TYGODNIK • 9.10.1977

CENA 3 ZŁ

41
1370

SKRZYDLATA POLSKA

SKRZYDLATA POLSKA

Rok założenia 1930
WYRÓŻNIONA DYPLOMEM HONOROWYM FEDERATION AERONAUTIQUE INTERNATIONALE W PARYŻU (1966)

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

REDAGUJE ZESPÓŁ:

redaktor naczelny
JERZY R. KONIECZNY

zastępca redaktora naczelnego
JANUSZ WOJCIECHOWSKI

sekretarz redakcji
JERZY ZARĘBSKI

zastępca sekretarza redakcji
HENRYK KUCHARSKI

kierownicy działów
PAWEŁ ELSZTEIN
TADEUSZ MALINOWSKI

redaktor graficzny
JOLANTA KALITA

redaktor techniczny
IRENA BĄKOWICZ

stali współpracownicy
JERZY GRZEGORZEWSKI
WIKTOR WIONCZEK

REDAKCJA
00-023 WARSZAWA
ul. Widok 8
TELEFONY:
27-33-78 — redaktor naczelny i sekretariat
27-52-60 — redaktorzy działów

WYDAWCA
WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI
02-546 WARSZAWA
ul. Kazimierzowska 52
tel. 49-27-51 do 9

W NASTĘPNYM NUMERZE:

- CZĘSTOTLIWOŚCI KTÓRE BUDZĄ ZAUFANIE
- MISTRZOSTWA ROZEGRANO — PROBLEMY ZOSTAŁY
- TRIUMF POLEK W OERLINGHAUSEN
- NOWE PROFILE DLA SMIGIEŁ
- WĘDRÓWKA DO ANGLII

NASZA OKŁADKA:

Śmigłowiec bojowy polskiego lotnictwa wojskowego w locie patrolowym na ćwiczeniach.

Zdjęcie: LECH ZIELASKOWSKI

z lotu po kraju

UDZIAŁ DELEGACJI POLSKIEJ W OBRADACH ICAO

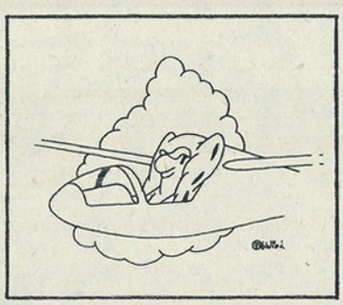
W Montrealu w Kanadzie obraduje 22 sesja Zgromadzenia Ogólnego Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego (ICAO). W pracach zgromadzenia bierze udział również delegacja polska, której przewodniczy wiceminister Komunikacji, gen. dyw. pil. **Jan Raczkowski**. Przewodniczący delegacji polskiej został wybrany na wiceprzewodniczącego zgromadzenia. Obrady ICAO potrwają ponad trzy tygodnie.

WSK „PZL-MIELEC" PRZEDSIĘBIORSTWEM WIELOZAKŁADOWYM

W „Głosie Załogi" – gazecie zakładowej WSK „PZL-Mielec" – ukazała się wypowiedź dyrektora naczelnego przedsiębiorstwa, mgr. **Tadeusza Ryczaja**, mówiąca o tym, że w mieleckiej wytwórni prowadzone są od pewnego czasu intensywne prace organizacyjne, w wyniku których działalność społeczno-gospodarcza prowadzona będzie w oparciu o model przedsiębiorstwa wielozakładowego. Opracowano koncepcje zmian obecnej struktury organizacyjnej przedsiębiorstwa, oparte o szeroko stosowaną zasadę wewnętrznego rozrachunku gospodarczego i daleko posuniętą samodzielność. Zakres przedmiotowych zmian dotyczy zarówno zarządu przedsiębiorstwa jak i ruchu.

Charakteryzując generalnie nowy model organizacyjny przedsiębiorstwa, dyr. Ryczaj podaje, że przewiduje on utworzenie nowego pionu zaopatrzenia i kooperacji, który przejmie dotychczasową działalność w tym zakresie, prowadzone przez piony handlowe i produkcji oraz zakładów produkcji lotniczej, silnikowej i aparatury wtryskowej. W dalszej perspektywie przewiduje się utworzenie m.in. zakładów utrzymania ruchu narzędziowo-przyrządowego i usług socjalnych.

Głównym celem zakładowych zmian jest dalsze doskonalenie działalności i poprawa efektywności gospodarowania poprzez stworzenie warunków do maksymalnego włączenia w tę problematykę całej załogi.



ŚMIGŁOWCE „INSTALU" PRZETRANSPORTOWAŁY OLBRZYMIE ZBIORNIKI

Ekipy nasielskiego przedsiębiorstwa „Instal" przeprowadziły 17 września udaną, trwającą 4 godziny operację transportu olbrzymich zbiorników za pomocą śmigłowców. Drogą powietrzną z Chodzieży do Piły (30 km) przetransportowano trzy żeliwne sześciotonowe zbiorniki, o średnicy 10 m. Transport drogowy tych zbiorników byłby zbyt kosztowny i uciążliwy.

SPOTKANIE LOTNIARZY W TYLICZU

W Tyliczu koło Krynicy odbyło się w dniach 2–4 września spotkanie lotniarzy, w którym uczestniczyli przedstawiciele z aeroklubów: Wrocławskiego, Tatrzańskiego, Podhalańskiego i Krakowskiego. Podczas spotkania omówiono aktualne problemy lotniarstwa, ze szczególnym uwzględnieniem zagadnień bezpieczeństwa lotów.

Przeważająca większość zebranych wyraziła brak zainteresowania lotami holowanymi, podkreślając, że ryzyko wypadków, zwłaszcza wypadków o najcięższych skutkach, jest podczas lotów holowanych wielokrotnie wyższe niż podczas lotów zboczowych. Wynika to obecnie nie tylko z doświadczeń zagranicznych (które były dawniej znane), ale również z doświadczeń krajowych. Zwrócono uwagę, że tragiczne wypadki podczas lotów holowanych nie powinny rzutować na rozwój lotniarstwa, które poza tym jest sportem wystarczająco bezpiecznym. Zebrani zgodnie uznali, że ze względu na odrębność zasad bezpieczeństwa oraz specyfikę sprzętu i technikę pilotażu, loty holowane powinny być odrębną dyscypliną sportu, nie wchodzącą w zakres lotniarstwa lub innych sportów lotniczych.

Zgodnie uznano, że istnieje pilna potrzeba zatwierdzenia i wprowadzenia w życie przepisów wykonywania lotów na lotniach, przy tym winny się one opierać na projektach od dawna opracowanych przez Komisję Lotniarską ZG APRL. Wnioski z dyskusji zostały przedłożone do zatwierdzenia władzom odpowiednich aeroklubów i będą przekazane, w charakterze postulatów, do ZG APRL. (jk)

PRACA MAGISTERSKA O TEMATYCE LOTNICZEJ

Kierownik Działu Samolotowego Biura ZG Aeroklubu PRL, ppłk pil. rez. **Roman Zieliński** obronił 15 września br. pracę magisterską w Akademii Wychowania Fizycznego we Wrocławiu. Tematem pracy, pisanej pod kierunkiem dr. **Stanisława Maksymowicza** na Wydziale Teorii i Metodyki Sportu Lotniczego tej uczelni, była: „Analiza programu szkolenia samolotowego z 1971 r. w świetle wypadków lotniczych, zaistniałych w Aeroklubie PRL w latach 1971–1976". Serdecznie gratulujemy.

W SKRÓCIE

● **Nasz znakomity pisarz, Janusz Meissner,** związany od lat z Wydawnictwem „Iskry", które obchodzi w roku bieżącym swoje 25-lecie, opublikował w tym wydawnictwie 21 tytułów w łącznym nakładzie 2 mln 473 tys. egzemplarzy.

● **W najbliższych miesiącach** 10 jednostek pływających pod banderą przedsiębiorstwa połowów dalekomorskich i usług rybackich „Odra" w Świnoujściu wyposażonych zostanie w aparaturę do nawigacji satelitarnej.

● **Zespół estradowy** Wojsk Lotniczych „Eskadra" wyróżniony został Złotą Honorową Odznaką Polskiego Związku Niewidomych, przyznaną przez ZG PZN w dowód uznania aktywnej, społecznej działalności zespołu na rzecz niewidomych.

● **Z udziałem 90 uczonych** z całego świata obradowało we wrześniu w Toruniu kolokwium Międzynarodowej Unii Astronomicznej, poświęcone problemom chemicznej i dynamicznej ewolucji naszej galaktyki.

● **Aeroklub Opolski** obchodzi w bieżącym roku 20-lecie swojej działalności.

● **Na lotnisku** Aeroklubu Łódzkiego odbyły się w dniach 9–13 września III międzynarodowe zawody modeli akrobacyjnych i makiet zdalnie kierowanych.

Rys. W. Fuglewicz (3)

na horyzoncie

OPERACJA OKĘCIE

Okęcie, a ściślej Międzynarodowy Dworzec Lotniczy na tym lotnisku, jest ostatnio pod coraz częstszym „ostrzałem" środków masowego przekazu. Nic w tym dziwnego, skoro MDL trzeszczy już w przysłowiowych szwach od dawna. Doraźne posunięcia, m. in. w postaci zbudowania pawilonu przylotowego czy oddzielenia liną w hali odlotowej pasażerów od osób towarzyszących, może sytuację ruchu na MDL nieco rozładowały, ale kultury obsługi nie poprawiły. Przeciwnie, wszystko to dość często irytuje ludzi, zarówno tych co podróżują, jak i tych co pasażerów obsługują, nie mówiąc o witających i odprowadzających. MDL był krótko reprezentacyjnym obiektem stolicy, atrakcją turystyczną, którą — będąc w Warszawie — należało obowiązkowo zaliczyć. Dziś, wszyscy czekamy na nowy MDL-Okęcie II.

Słusznie zauważa dr Bernard Rzeczyński w swym artykule na łamach „Życia i Nowoczesności", że przyszłość lotnictwa jest nie tyle w powietrzu, co na ziemi. Nieodzownym warunkiem tego jest nowoczesna infrastruktura naziemna. Nie tylko dworzec lotniczy, ale i samo lotnisko, jego zaplecze techniczne i służba kontroli ruchu wyposażona w sprzęt o standardzie światowym. Mamy pod tym względem zaniedbania, które są coraz bardziej dokuczliwe.

Unowocześnienia wymaga również samo okęckie lotnisko. I to się robi. W ostatnich dniach byliśmy świadkami udanej operacji kolejnej modernizacji warszawskiego Okęcia. Na trzy dni wstrzymano ruch krajowy i międzynarodowy w centralnym porcie lotniczym. Na lotnisko wkroczyli budowlani by przeprowadzić niezbędne prace remontowo-konserwacyjne. Polegało to przede wszystkim na ułożeniu nowej nawierzchni na skrzyżowaniu dwóch głównych dróg startowych oraz sąsiednich odcinkach dróg startowych, jak również instalacji nowych lamp oświetleniowych.

Trzy dni to niezwykle mało na tak dużą operację, ale udało się. Jest to zasługa doskonale przygotowanego frontu robót przez Zarząd Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych, precyzyjnie opracowanego harmonogramu prac, no i samych budowlanych: brygad głównego wykonawcy — Warszawskiego Przedsiębiorstwa Robót Drogowych, przy współudziale kieleckiego „Elektromontażu", których dzielnie wspomagali żołnierze jednostki kolejowej Warszawskiego Okręgu Wojskowego. Pracowano dzień i noc, dobrano najlepszych ludzi, najlepszą technologię i nowoczesny sprzęt. To budzi uznanie.

Przerwę w lotach na Okęciu wykorzystano zarazem na przeprowadzenie konserwacji urządzeń radiolokacyjnych, radiowych i telefonicznych oraz na remont sieci energetycznej, cieplnej i kanalizacyjnej, zwłaszcza, iż wiele z tych prac można przeprowadzić jedynie podczas przerwy w ruchu lotniczym.

Prace modernizacyjne na Okęciu prowadzone są od dość dawna podczas ruchu. Dla tych, które wykonano w dniach 26—28 września, trzeba było wstrzymać loty. Wszystko po to, aby zwiększyć walory użytkowe warszawskiego lotniska, zwiększyć bezpieczeństwo startów i lądowań oraz umożliwić przyjmowanie wszystkich typów samolotów.

Ikarus

LPW w BIAŁYMSTOKU

Junacy Lotniczego Przysposobienia Wojskowego w Aeroklubie Białostockim i ich instruktorzy mieli pełne ręce roboty; pięknego latania, które wciąga coraz mocniej. Już teraz chłopcy w stalowych mundurach LPW, ucząc się sztuki pilotowania niewielkich Zlinów-42M, marzą jednak o chwili, gdy jako słuchacze Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie zasiądą za sterami odrzutowych samolotów szkolno-treningowych. Potem czekają ich, przyszłych inżynierów pilotów wojskowych, loty na najbardziej nowoczesnych samolotach bojowych i zaszczytna służba na straży granic polskiego nieba. Tymczasem, przy pomocy zdjęć BERNARDA KOSZEWSKIEGO, prezentujemy junaków LPW w trakcie ich tegorocznego szkolenia lotniczego w Aeroklubie Białostockim.

MISTRZOSTWA MOCNYCH

Mistrzostwami mocnych można śmiało nazwać XX Samolotowe Mistrzostwa Polski Rajdowo-Nawigacyjne. Imprezę rozegrano wprawdzie w stosunkowo nielicznej obsadzie 24 załóg; znaleźli się jednak wśród nich wszyscy aktualnie najlepsi piloci kraju, włącznie z wicemistrzami świata z Wels. Do rywalizacji z naszymi pilotami stanęły także dwie czołowe załogi Czechosłowacji. Organizatorem mistrzostw, które rozegrane zostały w dniach od 10 do 18 września br. w Lisich Kątach, był Aeroklub Grudziądzki.

Zgodnie z regulaminem, XX SMPR-N rozpoczęły się 10 września konkurencją zlotową (A) na trasie Toruń — Lisie Kąty. Przed południem załogi zleciały się do Torunia. Niestety, nie wszystkie, które miały wziąć udział w mistrzostwach. Na 15 minut przed planowanym startem, już na linii startu przygotowawczego, każda z załóg otrzymuje kopertę z zadaniem dnia. Zgodnie z losowaniem, pierwsza otrzymuje ją załoga Szutowski — Woźniak. Silnik samolotu już na obrotach. Szybkie, gorączkowe zapoznanie się z zadaniem, wykreślenie i obliczenie trasy. Czasu bardzo mało. Pilot i nawigator mają pełne ręce roboty. Trasa składa się z odcinków prostych, łuku, lotu metodą czynną na ukrytą w terenie radiolatarnię i dolotu do lotniska Lisie Kąty, gdzie litera „T" stanowi metę. Wysokość — 200 m. Prędkość podróżna dla „Gawronów", a na takim samolocie startuje pierwsza załoga, wynosi 120 km/h. Czas lotu (i inne jego elementy) trzeba sobie wyliczyć samemu. Prawidłowy wynosi 1 godz. 16 min. Godzina 14.10 — pierwsza załoga odrywa się od płyty lotniska Aeroklubu Pomorskiego. Jeszcze reguluminowe 3 minuty na krąg i na trasę. Za nią, w odstępach 5-minutowych, startują następne załogi: Świadek — Bober, Korzeniowski — Kalinowski i inne. Stawkę zamyka załoga Wróblewski — Bednarz. Dla Jaków-12 prędkość podróżna wynosi także 120 km/h, dla „Wilg" — 130 km/h, dla czechosłowackich Zlinów-43 — 160 km/h.

Tymczasem na trasie sportowa walka na całego. Zadanie utrudnia silny wiatr, który będzie towarzyszył załogom przez całe mistrzostwa. W Grzywnej — punkt zwrotny kursu (PZK) i jawny punkt kontroli czasu (PKC). Czuwa tam sędzia Edmund Klimek, który mierzy czas przelatujących samolotów. Tolerancja — tylko 10 sekund. Dodatkowo na trasie załogi muszą szukać wyłożonych znaków z płócien. W Pławach Wielkich kolejny PKC — czas mierzy sędzia Stanisław Należyty. W Wałczu Wielkim stoi radiolatarnia, wysyłająca w eter alfabetem Morse'a swój znak wywoławczy. Przy pomocy pokładowego radiokompasu (ARK) mają się na nią namierzyć załogi, umiejscowić ją w terenie (i na mapie) i lecieć dalej. Przy radiolatarni czuwa także sędzia, Wacław Łukaszewicz. Mierzy czas przelatujących samolotów z dokładnością 30 sekund, jako że jest to nieujawniony punkt kontroli czasu (NPKC). I wreszcie meta w Lisich Kątach. Tu zerka w niebo główny sędzia Stefan Mrozowicz, który także mierzy czas z dokładnością 10 s. Każda sekunda poza tolerancją na wszystkich punktach kontroli czasu to jeden punkt karny. Odlicza się je od punktów za znalezione znaki. Maksymalna ilość możliwych do zdobycia punktów w każdej konkurencji (bez próby lądowania) wynosi 900. Po przeleceniu mety — jeszcze nadlotniskowy krąg i ostatnia próba zdobycia dodatkowych punktów — za próbę lądowania. W każdej konkurencji jest ona taka sama i tak samo punktowana. Za trzypunktowe przyziemienie w pierwszym prostokącie o szerokości 20 m i długości 25 m, wyłożonego przy literze „T", można zdobyć 30 pkt., w takim samym następnym prostokącie — 20 pkt. i w prostokącie trzecim — 10 pkt. Maksymalna ilość możliwych do zdobycia punktów w każdej konkurencji wynosi więc 930.

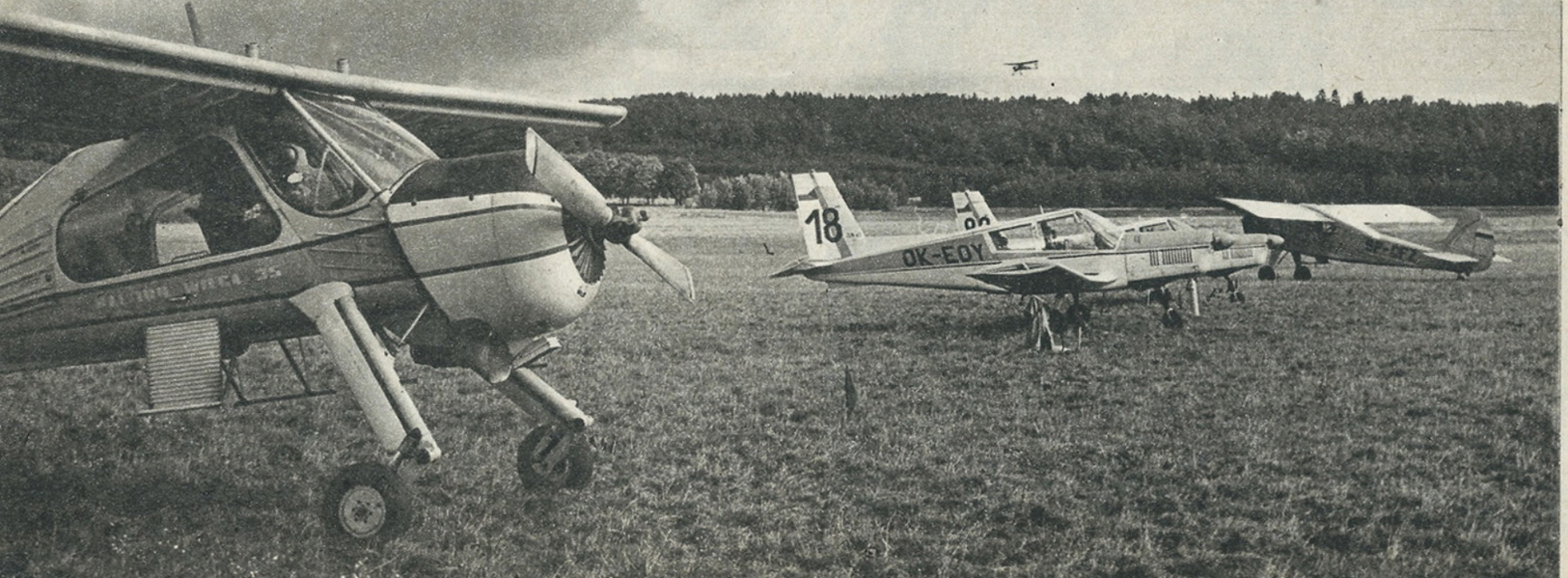
Koniec pierwszej konkurencji. Po wylądowaniu załogi rozliczyć się jeszcze muszą przed kierownikiem sportowym, Zdzisławem Dudzikiem, z odnalezionych znaków i radiolatarni. Znaleziony znak należy nanieść na mapę w skali 1:500 000 z dokładnością do 2 mm (1 km), natomiast zlokalizowanie radiolatarni — z dokładnością do 4 mm (2 km). Za takie zlokalizowanie radiolatarni otrzymuje się tyle punktów ile za jeden znak. Natomiast za zlokalizowanie radiolatarni z dokładnością do 6 mm (3 km) otrzymuje się tylko połowę tychże punktów. Kierownik sportowy sprawdza więc dokładnie u każdej załogi dokładność naniesienia i kształt znaków na zawodniczej mapie. W pierwszej konkurencji było łącznie 12 znaków, w tym radiolatarnia. Za każdy znak można więc było zdobyć 75 pkt., za wszystkie — 900 pkt. Jako pierwsza, komplet 12 znaków przywozi załoga Świadek — Bober. Taką samą ich ilość mają jeszcze Korzeniowski — Kalinowski oraz Wajda — Przepiórka. Konkurencję wygrywają jednak ci ostatni, bowiem lecieli w pełni regularnie i lądowali za 20 pkt. Łącznie załoga Wajda — Przepiórka zdobyła w I konkurencji 920 pkt. Dwa następne miejsca w konkurencji zlotowej zajmują: Świadek — Bober — 911 pkt. oraz Robaczewski — Olszewski 842 pkt. Rozrzut punktów jest jednak duży, aż do zera włącznie. Kilka załóg zanotowało duże spóźnienia na PKC, trzy nie zameldowały się na jednym z nich, za co odejmuje się 25 proc. zdobytych punktów. Wszyscy mocni tegorocznych mistrzostw Polski byli jednak tuż, tuż za zwycięzcami I konkurencji.

W gościnnych Lisich Kątach wszystkie załogi zamieszkały w nowo wyremontowanym (chociaż jeszcze nie do końca) budynku aeroklubowym. Przytulne, dobrze wyposażone dwu- i trzyosobowe pokoje zapewniały możliwość dobrego wypoczynku po trudach pierwszego dnia sportowych zmagań.

Korzystając z dobrej, chociaż wietrznej pogody, następnego dnia rozegrano drugą konkurencję mistrzostw (B) — lot nawigacyjny po trasie łamanej na rozpoznanie obiektów na podstawie zdjęć (także wyświetlanych przed konkurencją slajdów i króciutkich filmów) i znaków, z pełną regularnością przelotu oraz określeniem miejsca postoju radiolatarni. Jako pierwsze na trasę odlatują załogi CSRS na Zlinach-43. Potem startują „Wilgi" oraz „Gawrony" i Jaki-12. Długość trasy — 159,5 km. PZK znajdują się m. in. w Drzonowie i Kołodziejach, gdzie są PKC. Na trasie jest łącznie 18 znaków i obiektów do rozpoznania. Nikt nie przywozi „maksa". Najwięcej — 850 punktów — za rozpoznanie lotnicze zdobywa w tej konkurencji członek wicemistrzowskiej drużyny świata Krzysztof Lenartowicz, startujący w Lisich Kątach z młodym Januszem Gocałem. Przywożą 17 znaków i zdjęć. Wobec tego, że lądowanie jest też bardzo udane, w najwyżej punktowanym prostokącie, a regularność lotu także bez zarzutu, załoga ta z łączną ilością 880 pkt. zdecydowanie wygrywa II konkurencję. Druga załoga w tym dniu, Robaczewski — Olszewski, ma już tylko 809 pkt. Wysokie trzecie miejsce dość niespodziewanie zdobywa młoda, męsko-żeńska załoga z Bydgoszczy, Tadeusz Gołata — Jolanta Żółkoś, z ilością 785 pkt. Po dwóch konkurencjach lideruje mistrzostowm krakowska załoga Lenartowicz — Gocał, mając na swoim koncie 1 175 pkt. Na 2 miejscu są: Wajda — Przepiórka — 1 684 pkt., na trzecim: Świadek — Bober 1 681 pkt.

Zdzisław Dudzik nie daje wytchnienia uczestnikom mistrzostw. 12 września wyznacza trzecią konkurencję (C) — lot nawigacyjny po trasie łamanej i łukach na rozpoznanie obiektów i znaków z pełną regularnością lotu oraz określeniem miejsca postoju radiolatarni. Długość trasy — 175 km. Zadanie załogi znają zresztą od dnia poprzedniego. O tym, że na trasie jest znów 18 obiektów i znaków, zawodnicy dowiedzą się dopiero po konkurencji. Ostrowite Pomorskie, Kowalewo Parcela, Zelgno (i inne), to punkty zwrotne trasy, gdzie znajdują się także jawne punkty kontroli czasu. Nie na wszystkich PZK muszą być PKC. To dodatkowo utrudnia zadanie zawodnikom, którzy ponadto spodziewać się muszą na trasie nieujawnionych punktów kontroli czasu.

Załogi samolotowe walczą samotnie. Nie wolno dać się zwieść przepływającym pod skrzydłami wioskom, rzeczkom, lasom, dróżkom. Przez cały czas trzeba prowadzić absolutnie szczegółową orientację w terenie. To pierwszy i najważniejszy warunek powodzenia na nawigacyjnej trasie. Jakże łatwo dać się zwieść pozorom, wziąć „pod pachę" nie tę, którą potrzeba drogę, rzeczkę, krawędź lasu itp. I trzeba lecieć z sekundową regularnością. Łatwo stracić w jednym czy drugim okrążeniu minutę, dwie, czasami więcej. Łatwo czymś się zasugerować. A czas leci nieubłaganie. Jeśli przypada nadrabiać opóźnienie pod silny wiatr, może być za mało i pełnego gazu, zwłaszcza na samolotach wolniejszych i z mniejszym nadmiarem mocy. Ciężka to wtedy próba dla samolotów i ich silników. Do szczegółowej nawigacji i pilnowania regularności przelotu dochodzi jeszcze szukanie znaków i rozpoznawanie obiektów na podstawie, na ogół rozlepionych w kabinie zdjęć. Znaki są sprytnie poukrywane. Obiekty też nie są najbardziej widoczne. Skończyły się czasy, gdy zawodnicy szukali kościołów czy innych charakterystycznych budowli. Teraz odnaleźć



trzeba jedonrodzinny domek wśród dziesiątków innych, niemalże takich samych, zakole strumyka, fragment dachu itp. I trzeba jeszcze pamiętać o tym, by dolecieć do mety cało i bezpiecznie. Zajęć i emocji jest więc wiele. Bez względu na temperaturę otoczenia, załogi przylatują z trasy na ogół mocno spocone. Półtoragodzinna konkurencja potrafi wyczerpać nawet najlepszych, najbardziej doświadczonych i obytych w zawodach pilotów. Żeby wyjść z takiej próby zwycięsko, żeby zdobyć w niej maksymalną ilość punktów, potrzeba nie byle jakich umiejętności, co najmniej kilkuletniej praktyki w powietrzu, lotniczego talentu. Lot każdej załogi jest niby taki sam, a jednak inny. Stąd niełatwo oddać piórem walkę w zawodach lotniczych. Udać się to może jako tako, jaśli samemu pokonuje się zawodniczą trasę. Nawet jednak wtedy oddać można co najwyżej własne odczucia i własny obraz podniebnej walki sportowej. Kilka tych ogólnych uwag o walce w zawodach samolotowych musi więc z konieczności wystarczyć Czytelnikom do zorientowania się na czym to wszystko polega. Resztę trzeba sobie, niestety, spróbować wyobrazić samemu.

Na mecie trzeciej konkurencji najlepsza jest ponownie załoga, dowodzona przez członka wicemistrzowskiej drużyny świata, tym razem Edwarda Popiołka. Lecąc w parze z młodym Edwardem Marcem, zdobył on 880 pkt. Na ten rezultat złożyły się: 17 odnalezionych znaków i zdjęć, w pełni regularny przelot i lądowanie w najwyżej punktowanym prostokącie. Tuż za nimi, z 876 punktami uplasowała się załoga Robaczewski — Olszewski. Rezultat prawie taki sam, a 4 punkty karne zdobyli na dwóch (!) PKC (po 2 s poza tolerancją). Na trzecim miejscu z 804 pkt. jest bardzo równo latająca (to jeden z dowodów wysokich umiejętności i główna tajemnica sukcesów) załoga Świadek—Bober. Po trzech konkurencjach na czoło wyszła załoga rzeszowska Świadek—Bober (2 551) pkt), by nie oddać tej pozycji do końca mistrzostw. Na dwóch następnych miejscach byli: Robaczewski — Olszewski — 2 527 pkt. oraz Lenartowicz — Gocał — 2 510 pkt.

13 września rozegrano konkurencję „E" — lot nawigacyjny po trasie wyrysowanej według krzywki, na rozpoznanie obiektów i znaków, z pełną regularnością oraz określeniem miejsca postoju radiolatarni. „Gawrony" i Jaki-12 tę trudną trasę miały pokonać w 1 godz. 37 min 30 s; „Wilgi" — w 1 godz. 30 min 14 s; Zliny-43 — w 1 godz. 18 min 36 s. Radiolatarnia i NPKC były w Czarnych Dolnych, dwa kolejne PKC — w Tereszewie i Orzechowie. To oczywiście maleńkie miejscowości, ledwo uwidocznione na lotniczej mapie. Ale po dużych miejscowościach teraz się nie lata. To byłoby zbyt łatwe. Samoloty z godną podziwu regularnością meldują się nad wszystkimi punktami kontroli czasu. Nie darmo są to mistrzostwa najlepszych pilotów. Sekundowe spóźnienia różnicują stawkę. Rozstrzygnięcie pada jednak, jak zwykle, po zsumowaniu wszystkich punktów dodatnich i ujemnych. Na zwycięstwo w konkurencji składa się tym razem 868 pkt. jakie zdobyli Świadek i Bober. Przywieźli 17 z 18 znaków i zdjęć, co dało im 850 pkt., lądowali za 30 pkt., „złapali" jednak 12 punktów karnych na jednym z PKC (10 pkt.) i mecie (2 pkt.). Na drugim miejscu są reprezentanci Torunia, Korzeniowski i Kalinowski — 820 pkt. Na trzecim — groźne dla najlepszych małżeństwo Iwańskich z Nowego Sącza — 814 pkt. Po czterech konkurencjach trzy pierwsze miejsca zajmują załogi: Świadek — Bober (3 419 pkt.), Iwański — Iwańska (3 178 pkt.) i Korzeniowski — Kalinowski (3 145 pkt.).

Piątą konkurencję (D) rozegrali 14 września sami piloci, lecąc w pojedynkę bez nawigatorów. Zadanie było podobne jak w konkurencji E. Oczywiście była to inna krzywka, a więc inna trasa i w innych miejscach wyłożono znaki oraz wystawiono radiolatarnię. Nie było tylko obiektów do rozpoznania na podstawie zdjęć. Długość trasy — 189,5 km. PKC znajdowały się w Popowie Biskupim i Trumiejkach. Start i meta, jak zwykle (poza I konkurencja) w Lisich Kątach. Wszystkie znaki, w tym radiolatarnię, jako jedyny odnajduje wielka nadzieja polskiego sportu samolotowego, młody Andrzej Bylok z Bielska-Białej. Wobec tego, że całą trasę przeleciał w tolerancji czasowej i wylądował za 20 pkt., wyraźnie wygrał konkurencje prawdy, jak zwykło się nazywać ten lot solo. Drugi był Jan Robaczewski, mający tylko jeden znak mniej, ale za to 10 pkt. więcej za lądowanie. Zdobył 873,75 pkt. Miejsca 3—4, ex aequo, obsadzili reprezentanci Rzeszowa: zaledwie 23-letni, znakomicie zapowiadający się Wacław Nycz i doświadczony, chociaż zaledwie o kilka lat starszy Witold Świadek — po 863,75 pkt. Ciekawostką jest, że piloci, którzy przywieźli z Austrii drużynowe wicemistrzostwo świata, Krzysztof Lenartowicz i Edward Popiołek uplasowali się w tej konkurencji na miejscach 7—8, ex aequo, zdobywając po 817,5 pkt. Przed ostatnią konkurencją dzienną prowadzili: Świadek — Bober (4 282,75 pkt.) przed małżeństwem Iwańskich (4 026,75 pkt.) i Robaczewskim — Olszewskim (3 999,75 pkt.).

Szóstą konkurencją (F), rozegraną 16 września, był lot nawigacyjny po trasie łamanej według nakazanych kątów drogi (NKDG), gdzie PZK określone były zdjęciami A, B, C, D oraz na radiolatarnię, z rozpoznaniem wyłożonych znaków i oczywiście z pełną regularnością. Długość nieznanych odcinków trasy nie mogła przekraczać 50 km. Jak się później okazało trasa miała ok. 180 km. Ten swoisty lot w nieznane także należy do najtrudniejszych w zawodach samolotowych. Wielka rola przypada tu także nawigatorowi, którego szybkie i bezbłędne obliczenia w powietrzu, poza normalną pomocą w nawigowaniu, utrzymywaniu czasu i szukaniu znaków, są niemalże połową sukcesu załogi.

Siedząc jako sędzia w maleńkiej miejscowości Nowa Wieś Królewska, mierzyłem czas i obserwowałem walkę „Gawronów", Jaków-12, „Wilg" i Zlinów-43. Pomimo, iż mój punkt PKC był nieujawniony, samoloty w regularnych odstępach meldowały się nad znakiem V, który wyłożyłem obok pokrzyżackiego kościółka. Tylko jeden samolot „złapał" u mnie 85 pkt. karnych, inny 5 pkt., jeszcze inny — 3 pkt. Reszta przeleciała w tolerancji czasowej. To kolejne potwierdzenie wysokiego poziomu załóg biorących udział w XX SMPR-N. Podobnie było na wcześniejszyc PKC, które znajdowały się w Ryjewie i Lembargu. Tylko na mecie dał o sobie znać silny, przeciwny wiatr na dolocie. Maksymalną ilość 13 znaków i pięć zdjęć przywiozły dwie załogi: Popiołek — Marzec oraz Nycz-Rykiel. Wobec takich samych lądowań za 30 pkt., o kolejności decydowała regularność lotu. Wygrała, po raz drugi w mistrzostwach, bardziej doświadczona załoga Popiołek — Marzec (919 pkt.) przed Nyczem — Rykielówną (875 pkt.) i Robaczewskim — Olszewskim (868 pkt.). Dramat przeżywało małżeństwo Iwańskich. W ostatniej, jak się później okazało, konkurencji zajęli dopiero 8 miejsce (797 pkt.) i z drugiego miejsca spadli na miejsce 4. Od trzeciej załogi XX SMPR-N dzieliła ich zaledwie różnica jednego znaku, który widzieli... w połowie (podali V a było Z i oczywiście nie zostało im to zaliczone).

Wobec tego, że konkurencji nocnej nie udało się już rozegrać, na tym zakończono sportową rywalizację w jubileuszowych XX Samolotowych Mistrzostwach Polski Rajdowo-Nawigacyjnych. Wyniki ostateczne tej imprezy zamieszczamy w oddzielnej tabelce. Podkreślić przy tym należy, że Witold Świadek zdobył mistrzostwo Polski po raz czwarty, w tym po raz trzeci z kolei. Tym samym zdobył na własność puchary przechodnie ministra Komunikacji, GZP WP i „Trybuny Ludu". Trzecie mistrzostwo Polski, w tym dwukrotnie z W. Świadkiem, zdobył też nawigator Jan Bober. Należą się im za to serdeczne gratulacje. Do oceny mistrzostw w Lisich Kątach powrócimy w najbliższym czasie.

HENRYK KUCHARSKI

XX SAMOLOTOWE MISTRZOSTWA POLSKI RAJDOWO-NAWIGACYJNE
Lisie Kąty ● 10—18 września 1977 r.

Miejsce	Załoga (pilot i nawigator)	Aeroklub	Punkty
1.	Witold Świadek — Jan Bober	Rzeszów	5 087,75
2.	Jan Robaczewski — Mieczysław Olszewski	Toruń	4 867,75
3.	Edward Popiołek — Edward Marzec	Kraków	4 847,5
4.	Wiesław Iwański — Anna Iwańska	Nowy Sącz	4 823,75
5.	Andrzej Korzeniowski — Andrzej Kalinowski	Toruń	4 676,25
6.	Krzysztof Lenartowicz — Janusz Gocal	Kraków	4 589,5
7.	Andrzej Bylok — Andrzej Śmielkiewicz	Bielsko-Biała	4 518,25
8.	Mirosław Gajewski — Wiesław Barcic	Kielce	4 394,5
9.	Marian Wajda — Mieczysław Przepiórka	Kraków	4 372
10.	Bernard Klimasz — Stanisław Wujczak	Leszno	4 233,88
11.	Janusz Pasierski — Tadeusz Skuza	Warszawa	4 121,75
12.	Wacław Nycz — Halina Rykiel	Rzeszów	3 843,75
13.	Tadeusz Gołata — Jolanta Żółkoś	Bydgoszcz	3 788,75
14.	Ján Binder — Pável Dorot	CSRS	3 762,75
15.	Bohgan Likus — Ryszard Kohls	Bydgoszcz	3 710,25
16.	Bogdan Prawicki — Mariusz Biegański	Leszno	3 675,5
17.	Alina Kalicka — Waldemar Koziel	Kraków	3 509,25
18.	Mieczysław Litwińczyk — Stanisław Iwaszko	Białystok	3 313
19.	Véra Toužimská — Patr Toužimský	CSRS	3 241,75
20.	Stanisław Marliński — Stanisław Rzeszot	Piotrków	3 018,75
21.	Janusz Wróblewski — Marian Bednarz	Gliwice	2 960,13
22.	Lech Szutowski — Leszek Woźniak	Bydgoszcz	2 867,25
23.	Jerzy Felde — Leszek Żórawski	Elbląg	2 320
24.	Tadeusz Banaś — Marek Szafraniec	Kraków	1 799

Trzy czołowe załogi czyli najmocniejsi w tegorocznych mistrzostwach Polski w Lisich Kątach. Od lewej: M. Olszewski, J. Robaczewski, E. Marzec, E. Popiołek, W. Swiadek i J. Bober. Zdjęcia: Jan Michalski

HANGAR NUMER

W hangarze drzemią utrudzone nieco po lotach samoloty. Chciałem napisać — śpią, ale przecież maszyny bojowe nie mogą zasypiać. Muszą być zawsze sprawne, świeżutkie, gotowe do natychmiastowego startu — nawet prosto w odrzwia hangaru...

Kapitan powiedział: niech pan zaczeka tu w cieniu chwilkę, najlepiej w trzynastce, aż nasi chłopcy zdadzą broń, wtedy sobie swobodnie pogadacie. Czekam zatem w hangarze nr 13. Muszę tylko wyjaśnić, że jestem w jednostce lotniczej Wojsk Obrony Powietrznej Kraju na terenie Warszawskiego Okręgu Wojskowego. Jeśli niewiele to wyjaśnia, dodam, że przyjechałem na specjalne zaproszenie dowództwa jednostki. Bo tym razem tutaj właśnie, a po raz trzeci w Wojskach OPK, odbywa się uroczysta promocja absolwentów Szkół Oficerów Rezerwy.

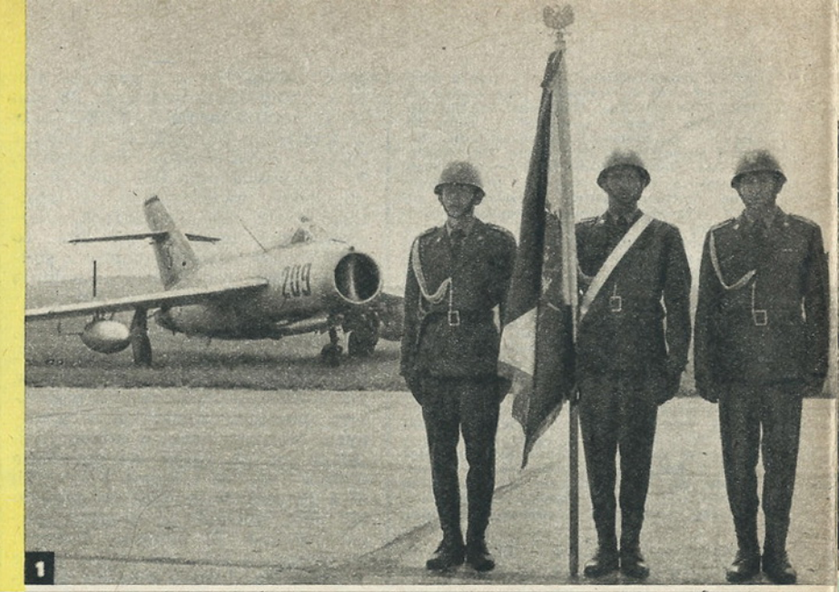
Przed kilkoma minutami byłem świadkiem zawsze dla mnie pięknej, bardzo starannie przygotowanej i przeprowadzonej uroczystości wojskowej. Chyba echo jeszcze niesie pogłos komend, dźwięków marsza, słów generała: gratuluję wam, gratuluję wam... Z jednej strony — trybuna honorowa, dowództwo, goście, rodzice, znajomi, koleżanki i koledzy. Z drugiej — nowo mianowani decyzją Rady Państwa najmłodsi stopniem oficerowie. Defilada, kwiaty, pocałunki, uściski dłoni. Defilada, a na czele pododdziałów sami podporucznicy, w każdej czwórce oficer. Po defiladzie wspólny obiad, który celowo nie nazywam żołnierskim, bo tym razem kwatermistrz przeszedł chyba samego siebie, aby jego gościom niczego nie zabrakło. Gdzie tu mowa o zwykłym żołnierskim posiłku, tak nazywanym w fantazji reporterów, którzy akurat natrafili na grochówkę, potrawę zaiście tradycyjną, ale która w kiepskich rękach kucharza może stracić wszelkie zalety smakowe i kaloryczne.

Czekam w hangarze na dwóch nowo mianowanych oficerów. Chcę się od nich dowiedzieć co robili, robią i zamierzają robić. No, i w ogóle, jak im poszło w SOR-ze. Czekam, a czas skracam przypominając sobie co właściwie wiem o Szkołach Oficerów Rezerwy. Dawniej studenci wyższych szkół cywilnych mieli cały okres studiów wypełniony również zajęciami, które nazywano studium wojskowym. System ten, może bardziej teoretyczny jak praktyczny, zmieniono i od roku 1973 zgodnie z współczesnymi wymaganiami obronnymi zasadniczy wysiłek przeniesiono na przeszkolenie w jednostkach wojskowych, organizowane po zakończeniu ostatniego roku studiów. Umożliwia to, zdaniem pedagogów wojskowych, przez zbieżność przeszkolenia wojskowego z kierunkiem przygotowania zawodowego absolwentów, pełne wykorzystanie i pogłębienie ich kwalifikacji. Obecnie zatem na przedostatnim roku studiów prowadzone jest przez 2—3 semestry studium wojskowe w wymiarze około 180 godzin, pomyślane wyłącznie jako przedmiot teoretyczny, ogólny. A dodam tylko, że informacja ta dotyczy wyłącznie szkół wyższych MNSzWT. Następnym etapem jest szkolenie w Szkole Oficerów Rezerwy i praktyka w jednostkach wojskowych. Naturalnie, podchorążowie otrzymują odpowiednie uposażenie, dodatki za pełnione funkcje dowódcze, o panadto dodatki specjalne, jeśli mają rodzinę na utrzymaniu. Wszystko zostało bardzo dokładnie wyliczone i odnośne przepisy zawsze są dostępne na uczelni lub w WKP.

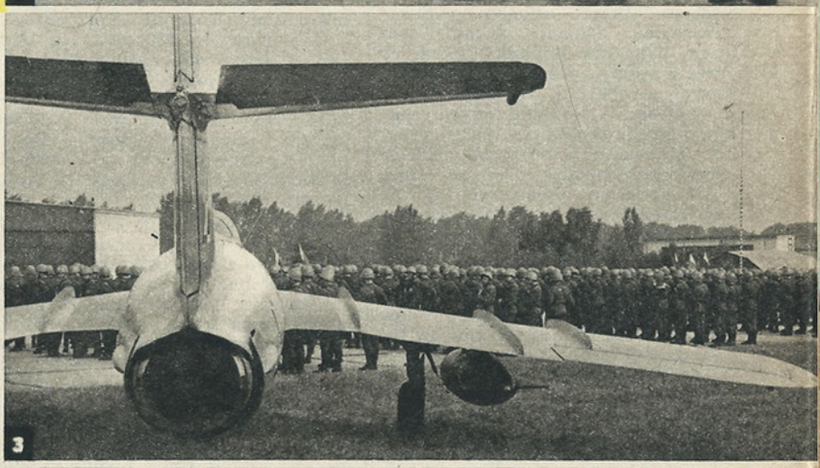
No, ale się wreszcie doczekałem. Kapitan przedstawia mi dwóch młodych ludzi. Za chwilę ktoś z kasyna przynosi baterię butelek Coca-coli i szklanki. Przy stoliczku dyżurnego znajdujemy nieco miejsca, więc siadamy i zaczynamy rozmowę. Nie klei nam się co prawda ta rozmowa. Ale powoli, powoli zaczynamy się coraz lepiej porozumiewać. Nadmiar wrażeń utrzymuje wszystkie nerwy moich rozmówców co prawda jeszcze w napięciu, ale już widzę wyraźnie, że się rozluźniają.

W hangarze nr 13 spotykam zatem dwóch podporuczników: Adama Markowskiego i Wojciecha Benzę. Pierwszy rodem z Rzeszowszczyzny, z Łańcuta, a drugi z Warszawy. Inżynierowie-mechanicy ze specjalnością lotniczą. Magisterium przyjdzie później. Absolwenci Politechniki Warszawskiej, znanego MEL-u. Wiek: 26 i 28 lat. Obaj żonaci. Benza ma córeczkę. Studia przeszły im pomyślnie, ale... nie ukrywają, że studia lotnicze są pracochłonne, ciężkie. Czasami nie starczało im sił i zapału. Życiorysy mają nieomal identyczne, naturalnie gdy chodzi o lotnicze zainteresowania. Obaj rozpoczynali od budowy modeli latających. Benza na przykład był członkiem Pałacu Młodzieży w Warszawie. Chciał koniecznie latać. Ale nie udało się zapewne przekonać komisji lekarskiej. Wybrali studia techniczne. Dodają w tym miejscu z wyraźną przechwałką: poszliśmy na MEL, kiedy dla lotnictwa nie było zielonego tak jak dziś światła. Nie widzą siebie nigdzie indziej jak w przemyśle lotniczym, w PZL-u. Markowski otrzymywał stypendium z Centrum Naukowo Produkcyjnego Samolotów Lekkich na Okęciu. Benza już pracował w przemyśle pół roku po zakończeniu studiów. Posmakował trochę pracy konstruktora, trochę referenta technicznego, nawet kręcił się, jak mówi, przy dwumiejscowym, szkolnym rolniczym „Kruku". W ogóle to chciałby konstruować. Coś zawsze nowego, dobrego, potrzebnego, coś niezwykłego, ale przydatnego. Wie, jak trudno zrealizować własny pomysł, bo nieraz wszystko się na papierze zgadza, a w praktyce — nie wystarcza stosowana technologia. Chciałby człowiek na przykład skleić dwa dźwigary, a dają ci możliwość jedynie nitowania.

Obaj doskonale zdają sobie sprawę, że po rozpoczęciu pracy w przemyśle nie otrzymają projektu na miarę „Concorde" czy Tu-144. Ale palą się do roboty, nie chcą ani na chwilę, jak mówią, stracić entuzjazmu. Bo bez entuzjazmu, bez zapału, mogą tylko zostać urzędnikami, pilnie baczącymi, aby nie przyjść do pracy za wcześnie i nie opuścić biura za późno. Adam Markowski jako pracę dyplomową wykonał projekt 4-miejscowego samolotu sportowo-turystycznego. Ale dziś — mówi — sięgnąłby do zupełnie innych tworzyw i do jeszcze śmielszych rozwiązań konstrukcyjnych. Ba, dziś, gdy zobaczył, dotknął się, napracował przy naddźwiękowych maszynach bojowych, sprzęcie pierwszej klasy i technologii. No

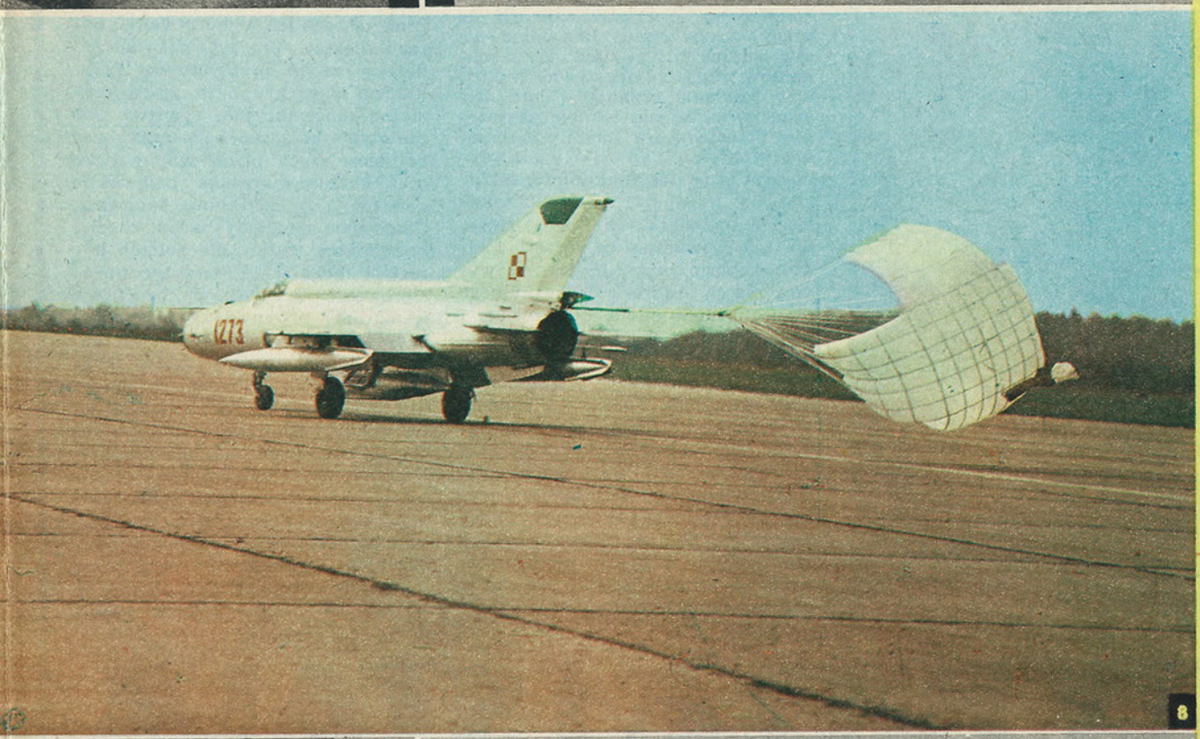

1

2


3

4

5



i od razu rozmowa nasza przerzuca się na sprawy wojskowe, czyli jak kiedyś mówiono — ściśle tajne.

Zagajam prowokacyjnie: Oderwaliście się panowie w woju zapewne od prawdziwego, światowego życia, od książek, lektur technicznych z kraju i zagranicy i całego ładunku teorii, którą Was nakarmiono na politechnice... Goniono Was na pewno od rana do zmierzchu, a bardzo surowi przełożeni nie skąpili trudu na nocne ćwiczenia z szorowaniem schodów szczoteczkami do zębów włącznie...

A oni mi na to tak: Ma pan fantazję ogromną i mówi, jak nasz pradziadek, co służył w armii cesarza Franciszka Józefa. Kto dziś słyszał o takich rzeczach!

Musimy pana rozczarować. Podczas jednorocznego szkolenia, wojskowego nie straciliśmy kontaktu ani z lekturami fachowymi, ani z teorią. A co najważniejsze — skonfrontowaliśm teorię z praktyką. Czy e pan co to znaczy odpowiedzi ść za nakrętkę? Tak, za lotnic ważn akrętkę, która musi być dobr m y abezpieczona, prawidłowo dociąg zy a. Odpowiedzialność moraln dzial est jeszcze większa. Poznaliśm iczą w jednostce trud i jednocześnie brze pracy przy sprzęcie lotniczym. ągni na moim samolocie leciał pilo na rwszej klasy, to moja masz my w której osobiście sprawdzałe sm podzespoły, wraca z lotu. . T

Pół roku spędziliśm lot p Oleśnicy, gdzie mieści się Szk szyn chorążych Personelu Techniczneg łem ojsk Lotniczych i jednocześnie koła Oficerów Rezerwy. Dużo my am nauczyliśmy, co zawdzięcza koła szczególnie serdecznej atmosfe go o którą na co dzień dbali nas ie S ełożeni. Po opuszczeniu Oleśnicy się zką już dla nas było rozebranie zamy łożenie najbardziej skomplikowa ferze podzespołów. Drugie sześ si iesięcy spędziliśmy w jednostce, y fr wnym z tradycji bojowych 1 ie i OPK „Warszawa". I teraz dopie vany ogliśmy się przekonać, co to z ść y tak zwana praca na sprzęcie. e, s ułku każdy z nas dostał mech pln do pomocy i proszę bardzo — iero maszyn! Nie wspominamy o zna minach dyplomowych, o tr. W wej opiece wszystkich naszych hani łożonych, o przygotowaniach — d romocji. o eg

Właśnie, a jak było na pro trosk i? Nie ukrywają, że uroczystoś pr i- siejsza była dla wszystkich be do - jątku wielkim przeżyciem. N - rzy koledzy przed rokiem romo, mówiąc oględnie, poważne o ość czy aby podołają trudom wo bez wym... Dziś z żalem rozstawal Niek z mundurem. Dumni, wyprost mi ni, jak przed godziną na defila oba opuszczali jednostkę. Aż zasępił ojsk młodziutki wartownik, że cywile ali s cyś w koszulkach kraciastych, s towa terkach i modnie postrzępiony adzi dżinsach wychodzą przez bram ił si czwórkami. e ja-

Moim młodym znajomym na p swe- żegnanie powiedziałem tylko: d nych rychłego zobaczenia — w zakładac mę... lotniczych.

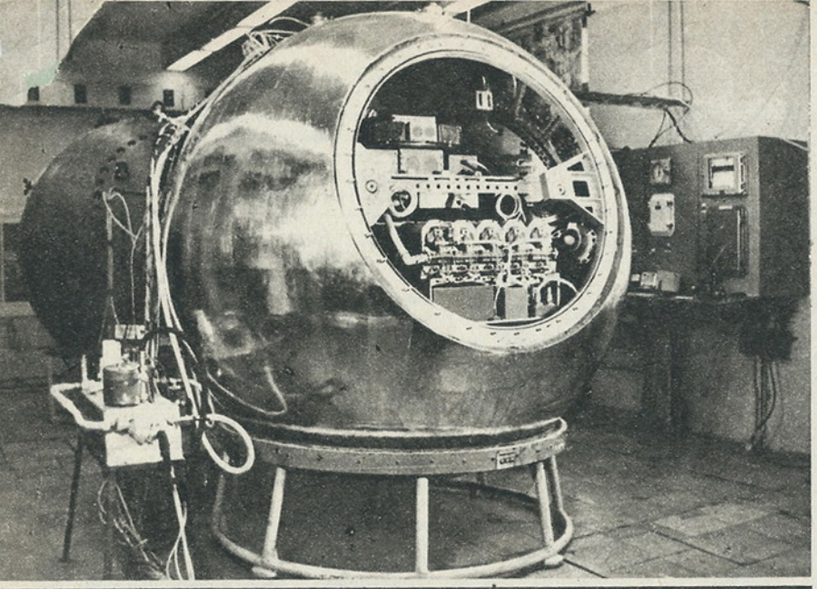
PAWEŁ ELSZTEIN po- do ach IN

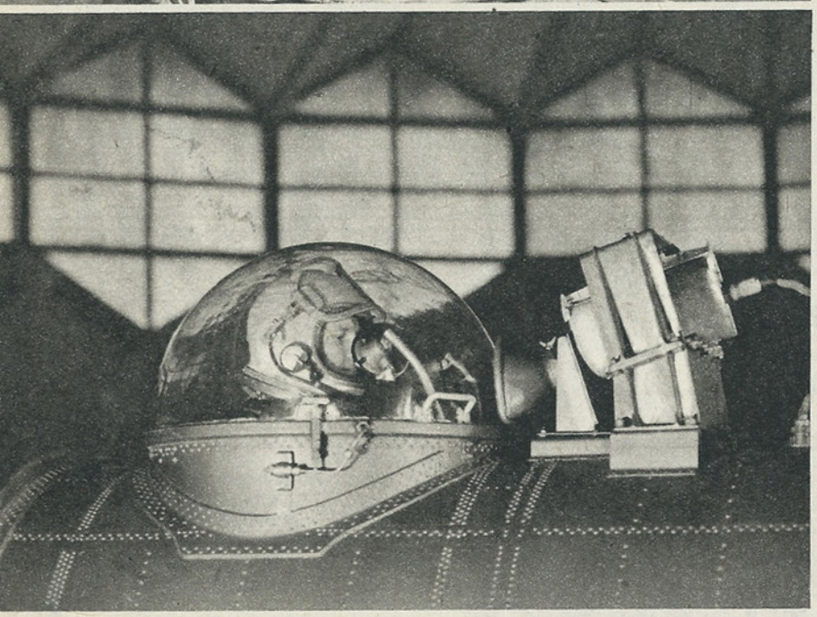
NA ZDJĘCIACH:

1. Poczet sztandarowy.
2. Wśród żołnierskich szeregów podchorążowie i absolwenci SOR-u. Gwiazdek oficerskich jeszcze nie widać.
3. Wszystkie pododdziały przygotowane do uroczystości w jednostce.
4. Rozlega się komenda: Do promocji! Pierwszy szereg jednocześnie klęka na podium.
5. Ostatnie minuty w mundurze z oficerskimi gwiazdkami na naramiennikach. Jeden z moich rozmówców — Wojciech Benza.
6. Aktu promocji dokonuje zastępca dowódcy Wojsk OPK, gen. bryg. pil. Andrzej Rybacki. Przed generałem ppor. Adam Markowski.
7. W 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego OPK „Warszawa" każdy z absolwentów SOR-u otrzymał mechanika do pomocy i — do maszyn.
8. Największa radość dla mechaników: ich samolot zawsze w największym porządku, a wszystkie podzespoły podczas lotu działały sprawnie, jak chociażby ten spadochron hamujący.
9. Obsługa samolotu MiG-21 wymaga dobrego przygotowania teoretycznego, doświadczenia i pełnego zrozumienia tego co się potocznie nazywa — nowoczesnością w technice.
10. Piloci już w kabinach maszyny szkolnej. Ale ostatnie słowo, ostatni rzut oka na powierzone opiece podzespoły ma mechanik. To on i tylko on odpowiada za właściwie dościągniętą nakrętkę, za przygotowane uzbrojenie, tlen i setki innych spraw.

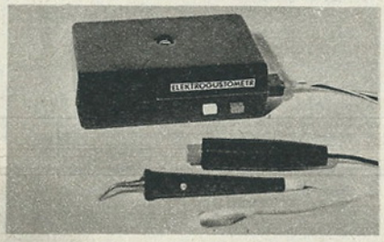
Zdjęcia: P. Elsztein (9) i L. Zielaskowski (1)

TRZYNAŚCIE





MIĘDZY BIELĄ i STALĄ



Początki lotniczej służby zdrowia w odrodzonym Wojsku Polskim sięgają okresu drugiej wojny światowej. Utworzone na terytorium ZSRR w ramach Ludowego Wojska Polskiego wojskowe siły powietrzne w strukturze organizacyjnej obejmowały również własną służbę zdrowia. W 1944 roku dowództwo Armii Radzieckiej przekazało do dyspozycji LWP szpital lotniczy na 200 łóżek, który otrzymał nazwę 1763 ewakuacyjnego szpitala lotniczego, a w marcu 1945 r. przy dowództwie lotnictwa utworzone zostało ruchome laboratorium sanitarno-epidemiologiczne. W ten sposób podczas działań wojennych powstała w lotnictwie polskim samodzielna lotnicza służba zdrowia z własnym zapleczem leczniczym i naukowo-badawczym. Zorganizowana i dostosowana do potrzeb lotnictwa opieka lekarska na lotnisku, częściowo własny nurt leczniczo-ewakuacyjny zapobiegały rozproszeniu strat sanitarnych, ułatwiały powrót do szeregów personelu latającego i umożliwiały też prowadzenie typowej jedynie dla lotnictwa działalności lotniczo-lekarskiej — medyczne zabezpieczenie lotów, które z uwagi na specyficzne środowisko pracy w powietrzu i związane z tym wymagania zdrowotno-kondycyjne personelu latającego jest konieczne zarówno w czasie pokoju jak i w czasie działań bojowych.

W początkowych latach po wojnie wysiłek służby zdrowia skoncentrowano na uzupełnieniu kadr fachowych na licznych szczeblach i jednostkach lotniczych, odbudowie i rozbudowie obiektów i urządzeń służby zdrowia, szkoleniu lekarzy przydzielanych do lotnictwa. W tym czasie nie było ośrodka do badań cywilnego personelu latającego ponownie organizujących się linii lotniczych LOT. Badania te rozpoczęto w 1946 roku w laboratorium fizjologii i igieny lotniczej. Ale obok tych problemów, które wtedy były najbardziej pilne do rozwiązania, systematycznie rozwijano również działalność naukowo-badawczą, leczniczą (ambulatoryjną i klinicznę) — orzeczniczo-lekarską i profilaktyczną, kładąc specjalny nacisk na badania okresowe i czynne poradnictwo. Objęto opieką lekarską personel lotniczy i techniczny PLL LOT, APRL, agrolotnictwa i lotnictwa sanitarnego. Badaniami objęto również personel naziemny kierowania lotami.

KIERUNKI BADAŃ

Poszczególne etapy rozwoju ochrony zdrowia w lotnictwie pozostawały jednak w ścisłym związku z postępem technicznym i stawianymi przed lotnictwem zadaniami. Początkowo badania dotyczyły wpływu warunków lotu na organizm — pod kątem widzenia możliwości adaptacyjnych do tych warunków zakresu tych możliwości i sposobów ich zwiększania, a także zabezpieczenia człowieka przed działaniem czynników środowiska pozaziemskiego. W wyniku dotychczasowych badań ustalono też, że organizm człowieka posiada duże zdolności adaptacyjne i przystosowuje się do pracy w powietrzu. Jak dotąd nie stwierdzono u pilotów i kosmonautów trwałych, negatywnych skutków działania czynników lotu. Nie oznacza to, że nie istnieje zagrożenie. Przeciwnie, w miarę rozszerzania programu lotów — wiele problemów przy udziale lotniczej służby zdrowia musi być szybko i skutecznie rozwiązanych. Jednocześnie np. z wprowadzaniem sprzętu naddźwiękowego, który zwiększył wymagania w zakresie kondycyjnego przygotowania pilota, opracowano i wprowadzono specjalną metodykę kwalifikacji i badań okresowych personelu latającego. Położono w nich szczególny nacisk na badania w warunkach dynamicznych na symulatorach lotniczo-lekarskich oraz w rzeczywistych warunkach lotu. Umożliwiają one wcześniejsze wykrycie zaburzeń mogących mieć wpływ na bezpieczeństwo lotów, a tym samym podjęcie niezbędnych środków zaradczych. W związku z wykonywaniem lotów na małych wysokościach przy dużych prędkościach, wprowadzono badania dynamicznej ostrości wzroku. Mają one duże znaczenie także w medycynie komunikacyjnej, szczególnie przy kwalifikowaniu obsługi szybkich pojazdów. Duże zainteresowanie tą metodą wykazały ośrodki badań kosmicznych. W naborze kandydatów do szkół lotniczych rozszerzono zakres badań specjalistycznych poprzez wprowadzenie nowej aparatury diagnostycznej i nowych metod badania opracowanych w WIML (EEG, EKG czynnościowe).

Dla celów orzeczniczych ocenę wydolności fizycznej prowadzi się przy zastosowaniu specjalnych urządzeń i aparatury badawczej, według norm wydolności opracowanych w Instytucie w skali 5-stopniowej (bardzo mała, mała, średnia, dobra i wysoka). Ponadto prowadzone są badania reakcji ustroju pilota na wysiłek fizyczny w warunkach obniżonego ciśnienia parcjalnego tlenu. Pierwsi polscy kandydaci na kosmonautów przechodzili w WIML podobne badanie i trening w komorze niskich ciśnień. Ocenę układu równowagi w stosunku do osób, u których zachodzi podejrzenie zaburzeń, prowadzi się na specjalnym urządzeniu — statokinezjometrze. Eliminuje ono do minimum możliwość błędów w ocenie równowagi statycznej i dynamicznej. Wprowadzono nowe, dostosowane do wymogów współczesnego lotnictwa, przepisy orzecznicze. Wyodrębniono w nich m. in. specjalne paragrafy dla wyników badań antropometrycznych (nadwaga, niedowaga), paragrafy dla wyników badań sprawności fizycznej i badań fizjologicznych (niedostateczna tolerancja na przyspieszenie lub niedotlenienia).

Działalność kliniczną dostosowano do specyfiki lotniczej, np. klinika laryngologiczna wyspecjalizowała się w leczeniu zaburzeń barofunkcji i ostrych urazów akustycznych, neurologiczna w diagnostyce i leczeniu zespołu nerwic związanych z działalnością lotniczą.

Obecnie nastąpił dalszy etap w badaniach lotniczo-lekarskich — etap praktycznego ich wykorzystania. Coraz większy procent doświadczeń dotyczy zadań praktycznych. Przykładem mogą być m. in. prace techniczno-konstrukcyjne, a wśród nich prototypy urządzeń ochronnych zabezpieczających pilota w powietrzu oraz zminiaturyzowana przeważnie elektroniczna aparatura badawcza. Urządzenia i metody badań, chociaż opracowane zostały dla potrzeb lotnictwa, mogą znaleźć praktyczne zastosowanie również w medycynie klinicznej, przemysłowej, komunikacyjnej i sportowej. Odnotować należy również znaczny udział lekarzy lotniczych w badaniach obiektów biologicznych, odbywających lot na stacji kosmicznej „Interkosmos 782". Przeprowadzone badania biologiczne rozszerzyły zakres wiadomości o możliwościach przystosowawczych człowieka, m. in. do ograniczonej aktywności ruchowej. Przy czynnym współudziale specjalistów medycyny lotniczej prowadzone są w ramach programu badań PAN na Antarktydzie badania nad wpływem rytmów biologicznych na sprawność działania człowieka i badania nad wpływem izolacji społecznej na funkcje psychiczne. Ich wyniki zostaną praktycznie wykorzystane w medycynie lotniczej i kosmicznej, a także w medycynie przemysłowej i sportowej.

Podane przedsięwzięcia nie odzwierciedlają w pełni pracy lotniczej służby zdrowia. Pozwalają natomiast wyciągnąć wniosek, że lotnicza służba zdrowia systematycznie rozszerzając zakres zadań i praktycznych przedsięwzięć wnosi duży praktyczny wkład w bezpieczeństwo lotów dziś i w przyszłości.

Dr med. M. CHORMAŃSKI

NA ZDJĘCIACH – od góry:

1. **Biosputnik „Kosmos-782".**
2. **Badania specjalne na symulatorach lotniczo-lekarskich ułatwiają kontrolę zdrowotną personelu latającego.**
3. **Urządzenie do oznaczania progu odczuwania smaku, który – w warunkach lotu kosmicznego – bywa zmienny. Może ono być przydatne także w badaniach klinicznych, w diagnostyce wielu chorób.**

Zdjęcia J. Rapiński – WIML

WYJŚCIE NA PROSTĄ?

ROZMAWIAMY Z MGR. SŁAWOMIREM POMIETLAKIEM

Polski sport spadochronowy czeka na decyzje, które zapewnią mu dalszy, wszechstronny i szybki rozwój. Szczególnie dotyczy to wyczynu spadochronowego. Niepowodzenia naszych sportowców często wynikały z niepełnego przygotowania treningowego, a także braku nowoczesnego sprzętu spadochronowego.

Na temat niektórych problemów sportu wyczynowego rozmawiamy z mgr. SŁAWOMIREM POMIETLAKIEM, zasłużonym działaczem kultury fizycznej, kierownikiem sekcji spadochronowej Aeroklubu Poznańskiego, szkoleniowcem od blisko dwudziestu lat. Sędzią sportowym był na ponad dwudziestu zawodach krajowych, międzynarodowych i mistrzostwach Polski. Dyplom magistra wychowania fizycznego uzyskał na Akademii Wychowania Fizycznego w Poznaniu, a uprawnienia trenerskie na AWF we Wrocławiu.

— Dlaczego, Pana zdaniem, tak słabo rozwijają się sekcje spadochronowe? Dlaczego ich działalność nie jest skoordynowana i podporządkowana wspólnemu celowi jakim powinien być wysoki poziom szkolenia i wyczynu sportowego?

— W Polsce działa ponad czterdzieści sekcji spadochronowych. Ich kierownicy, instruktorzy spadochronowi, podlegają szefom wyszkolenia aeroklubów, którzy nie mają uprawnień spadochronowych. Może kilku szefów wyszkolenia ma uprawnienia zdobyte przed wielu laty, ale nie wszyscy są właściwie praktykami w tej dziedzinie. Stąd też — brak zrozumienia i zainteresowania działalnością sekcji spadochronowych w aeroklubach, a szczególnie wyczynem. Sekcje spadochronowe są na ogół dopuszczane na lotniskach klubowych do szkolenia i treningu dopiero po sekcjach samolotowych i szybowcowych. Moim zdaniem trening wyczynowy może być z powodzeniem prowadzony równolegle z innymi sekcjami na tym samym lotnisku. Jest inaczej, ponieważ nie pozwalają na to przepisy. Jeśli nasi piloci i skoczkowie będą szkoleni i trenowani przy intensywnym ruchu na lotniskach i w powietrzu, wypadki lotnicze w naszym kraju będą rzadkością. Jeśli nie wprowadzimy radykalnych zmian, nie widzę wyjścia z sytuacji w jakiej znalazł się nasz sport spadochronowy. Drugi aspekt tej sprawy to marnotrawstwo ludzkiego czasu.

— Pan, szkoleniowiec z dużym doświadczeniem, jakie proponuje rozwiązania?

— Do najważniejszych zaliczam powołanie do życia Polskiego Klubu Spadochronowego, członka Polskiej Federacji Sportu. Wspomniany Klub powinien wyłącznie zajmować się wyczynem na szczeblu okręgów. Nasz kraj należałoby podzielić na cztery okręgi spadochronowe, przy czym każdy okręg miałby swego trenera z siedzibą przy sekcji wiodącej (najlepszej w okręgu). Piąty okręg należałoby utworzyć z sekcji spadochronowych istniejących w czterech WKS-ach. Trenerzy w pięciu okręgach byliby to z prawdziwego zdarzenia szkoleniowcy zajmujący się doskonaleniem wyczynu spadochronowego. Byliby odpowiednikami obecnych szefów wyszkolenia w aeroklubach. Instruktorzy w klubach podlegaliby trenerowi akręgowemu. Na szczeblu centralnym sprawami wyczynu zajmowałby się aktualny trener kadry narodowej. Pięciu trenerów tworzyłoby radę trenerów, zajmującą się wyłącznie wyczynem spadochronowym i nadzorem nad szkoleniem.

— Co dalej?

— W tej sytuacji należałoby opracować i wprowadzić do realizacji pięć klas sportowych (nie mylić z klasami wyszkoleniowymi), które powinny być uzyskiwane wyłącznie na zawodach spadochronowych i to co najmniej okręgowych.

— Wielokrotnie na łamach naszego tygodnika postulowałem zmiany w eliminowaniu zawodników do mistrzostw Polski oraz ograniczenie do minimum uczestników tej imprezy sportowej...

— Mamy zbieżne punkty widzenia. Uważam, że należy wprowadzić minima, które umożliwią start skoczkowi w mistrzostwach Polski. Udział w mistrzostwach Polski (seniorów) powinna zapewnić 1 klasa sportowa, natomiast udział w mistrzostwach Polski juniorów — 2 klasa sportowa. Trzeba wprowadzić oddzielnie mistrzostwa Polski dla mężczyzn i kobiet, odzielnie dla seniorów i juniorów. Inne są bowiem klasy sportowe dla mężczyzn, inne dla kobiet. Pożądane wydaje się w tej sytuacji rozgrywanie mistrzostw Polski wyłącznie w klasyfikacji indywidualnej. Mistrzostwa natomiast w klasyfikacji drużynowej należy wówczas przeprowadzać o mistrzostwo okręgu spadochronowego.

— Koniecznością jest także opracowanie rozsądnego, a nie przypadkowego kalendarza imprez spadochronowych...

— Właśnie. Zawody, mistrzostwa, wyjazdy na imprezy zagraniczne powinny być w ciągu roku tak rozplanowane, aby nie grupowały się w jednym okresie. Każdy zawodnik powinien startować 5—7 razy w ciągu roku. Zawody kontrolne powinny być organizowane nie tylko dla kadry narodowej, ale również dla kadry poszczególnych okręgów spadochronowych. Trzeba opracować szczegółowy trening na cały rok dla każdego zawodnika. Składać się on powinien z treningu psychofizycznego i specjalistycznego. Taki trening może zapewnić przyłączenie spadochronowego sportu wyczynowego do Polskiej Federacji Sportu.

— Zmiana powinna nastąpić także przy powoływaniu kadry narodowej...

— Powoływanie kadry narodowej powinno odbywać się co 2 lata, z myślą o przygotowaniach i starcie w mistrzostwach świata. W przypadku dopływu nowych talentów (corocznie po mistrzostwach Polski) należałoby wymienić członków kadry narodowej. Prawo przyznawania i odbierania dodatku kadrowego powinno przysługiwać trenerowi kadry narodowej. Należy — moim zdaniem — zrezygnować z dłuższych obozów kadry narodowej na rzecz krótkich, w których będą mogli uczestniczyć wszyscy jej członkowie. W tym przypadku trzeba zwiększyć intensywność zajęć na obozie.

— Oddzielny temat to sędziowie sportowi?

— Tak. Konieczne jest wprowadzenie systematycznego szkolenia sędziów sportowych poprzez kursy, odprawy oraz udział w zawodach. i obozach kadry narodowej. Sędzia sportowy powinien obsłużyć co najmniej 3 imprezy spadochronowe w ciągu roku. Konieczna jest także każdorazowa ocena pracy sędziego sportowego na zawodach. Należy wprowadzić na mistrzostwach przyrządy: elektroniczny pomiar czasu, celności lądowania, rejestracji skoku na taśmie filmowej, pomiaru wiatru wraz z zapisem. Wspomniane przyrządy powinny być w centrum spadochronowym, gdzie będzie można je wykorzystywać w czasie trwania obozów wyczynowych oraz wypożyczać na mistrzostwa Polski i zawody na szczeblu okręgu spadochronowego.

— Z każdym rokiem dostrzegamy w programie szkolenia spadochronowego coraz więcej braków. Jest to sygnał do jego unowocześnienia...

— Pierwszą jego częścią powinien być program wychowania fizycznego, a finalną — jego część specjalistyczna (spadochronowa). Aktualnie takiego programu nie mamy, a tym samym nie możemy zajmować się wychowaniem fizycznym w sekcjach spadochronowych.

— Jaka jest Pana opinia o obowiązującym programie szkolenia spadochronowego?

— Przede wszystkim jest on za szczegółowy. Moim zdaniem, program powinien składać się z trzech części: 1 — szkolenia wstępnego, do skoków na uchwyt z opóźnieniem do 10 s; 2 — oswojenia z prowadzeniem ciała podczas spadania do 20 s i skokami na celność lądowania; 3 — szkolenia wyczynowego w zależności od predyspozycji skoczka w konkurencjach klasycznych (celności lądowania i akrobacji spadochronowej oraz w akrobacji zespołowej (relative).

— Jak Pan wyobraża sobie szkolenie podstawowe po reformie?

— Proponowałbym wprowadzenie trzech stopni: 1 — masowego szkolenia w ramach przygotowania obronnego; 2 — podstawowego szkolenia sportowego oraz 3 — treningu sportowego. Zalecałbym wprowadzenie określonych typów spadochronów: do podstawowego szkolenia młodzieży — ST-7. do szkolenia sportowego — SW-5 (oraz UT-15 do zakończenia ich użytkowania), do wyczynu — sprzętu najnowocześniejszego. Inny sprzęt proponowałbym stopniowo wycofać z użytkowania jako nieprzydatny do szkolenia i treningu. Celowe byłoby wprowadzenie radia szczególnie przy wykonywaniu skoków pierwszych, przeszkalaniu na kolejny typ spadochronu oraz rozpoczynaniu nowych zadań szkoleniowych i treningowych.

— Skoczkowie oczekują również zmian w obowiązujących przepisach. Jaka jest Pana opinia na ten temat?

— Najwyższy czas, aby otwarcie spadochronu zapasowego przestać traktować jako wypadek. Otwarcie spadochronu zapasowego, to mniej więcej to samo co użycie hamulca w samochodzie w przypadku zagrożenia. Za to kierowcy nikt nie karze. Inaczej jest ze skoczkiem. W jego psychikę wpojono — zupełnie niepotrzebnie — tak dalece zakaz otwierania spadochronu zapasowego, iż nawet w przypadku zagrożenia w powietrzu analizuje on czy korzystać z owego spadochronu, czy też czyn skoczka stanie się czarną plamą dla niego samego, sekcji, instruktora itp. Wie on bowiem dobrze, że w przypadku posłużenia się spadochronem zapasowym będzie zawieszony w skokach do chwili zakończenia prac komisji badań wypadków lotniczych, badań kontrolnych w GOBLL itp. Przestańmy więc zmuszać skoczków do niekorzystania ze spadochronów zapasowych. Skończmy z nazywaniem tego faktu wypadkiem lotniczym.

— Nie trudno domyślić się, że przepisy te zostały opracowane przez osoby nie mające praktyki spadochronowej. W komisji badań wypadków też można doszukać się braku specjalistów praktyków, szkoleniowców. Co Pan o tym sądzi?

— Trzeba doprowadzić do powołania Komisji Badań Wypadków Spadochronowych. Celem komisji nie powinno być szukanie winnych, ale przyczyn wypadków i ich usunięcia w przyszłości. Nie wystarczy znaleźć przyczynę i zamknąć sprawę na zawsze. W składzie komisji powinno być 75 procent specjalistów spadochronowych (praktyków, szkoleniowców) z co najmniej 15-letnim doświadczeniem zawodowym. Pozostali członkowie to: lekarz, prawnik, psycholog, inżynier, skoczek doświadczalny itp. Powołanie specjalistycznej komisji wypadków jest nakazem chwili. Minęły już czasy, kiedy to wyłącznie piloci samolotowi decydowali czy skoczek jest winny czy też nie. Żyjemy w innych czasach. W naszym gronie jest wielu świetnych praktyków, szkoleniowców, prawników, inżynierów, lekarzy znających sport spadochronowy takim jakim on jest w dniu dzisiejszym, a nie przed wielu laty. Trzeba wykorzystać ich wiedzę i doświadczenie. Chciałbym jeszcze dodać, że obiektywne badanie wypadku musi być przeprowadzone w najkrótszym czasie i wyłącznie w miejscu wypadku. Od podjęcia prac komisji do jej zakończenia nie powinno upłynąć więcej niż trzy dni. Ogłoszenie przyczyn i wniosku musi nastąpić w miejscu wypadku. Każdy członek komisji obowiązany jest do pozostania na miejscu wypadku do chwili ogłoszenia sprawozdania komisji. Ogłaszanie przyczyn wypadków po tygodniach i miesiącach świadczy o niefachowości komisji, złej organizacji i lekceważeniu obowiązków.

— Wydaje mi się, że poruszyliśmy tylko część ważniejszych spraw, które wymagają szybkiego załatwienia i uregulowania. Inne, nie mniej istotne, pozostawiamy do kolejnego spotkania. Wierzę, że nastąpią zmiany na lepsze, że nasi skoczkowie wyjdą wreszcie na prostą. Dziękuję za rozmowę.

Rozmawiał:
TADEUSZ MALINOWSKI

NASZE ZAKŁADY

„Skrzydlata Polska" drukuje się w Wojskowych Zakładach Graficznych w Warszawie, przy ul. Grzybowskiej. W październiku br. Zakłady te obchodzą jubileusz 30-lecia swego istnienia.

Wojskowe Zakłady Graficzne w Warszawie — to największe przedsiębiorstwo poligraficzne wojska. Pracuje ono przede wszystkim dla wojska, zaspokajając potrzeby Sztabu Generalnego WP, Głównego Zarządu Politycznego, instytucji centralnych MON, Wydawnictwa MON, Wydawnictwa „Czasopisma Wojskowe", instytucji i jednostek wojskowych. Tutaj drukuje się regulaminy, instrukcje i materiały szkoleniowe, a także wydawnictwa cywilne, dostępne w księgarniach i kioskach całego kraju. W Zakładach drukuje się również podręczniki szkolne.

W maju br., po podsumowaniu wyników współzawodnictwa o sztandar przechodni Rady Ministrów i Centralnej Rady Związków Zawodowych wśród załóg przemysłu poligraficznego, okazało się, że warszawskie Wojskowe Zakłady Graficzne zdobyły II miejsce wśród najlepszych przedsiębiorstw poligraficznych roku 1976, ustępując miejsca tylko sławnej Drukarni Narodowej w Krakowie.

Już dwukrotnie — w latach 1971 i 1976 — pracownikom Wojskowych Zakładów Graficznych przypadło 1 miejsce w ogólnokrajowym konkursie przedsiębiorstw poligraficznych — „Stać nas na lepiej i więcej". Efekty pracy zespołu uczestniczącego w tym konkursie w roku 1976 przyniosły 2 678 tysięcy złotych oszczędności.

Zakłady aż 18 razy zdobywały sztandar przechodni Ministerstwa Obrony Narodowej i Zarządu Głównego Związku Zawodowego Poligrafii, zajmując pierwsze miejsca we współzawodnictwie wojskowych przedsiębiorstw poligraficznych. Cechuje je wysoka dynamika produkcji. Przy stałym poziomie zatrudnienia i niezmiennym wyposażeniu technicznym produkcja Zakładów wzrasta rocznie o 6—7 procent. Wartość zrealizowanych zobowiązań produkcyjnych wyniosła w 1976 roku ponad 4 miliony złotych.

Z okazji 30-lecia WZG pragniemy przypomnieć ludzi, którzy w tych zakładach nadają „Skrzydlatej Polsce" taki kształt, jaki oglądają tysiące jej czytelników. Tak, tym na co dzień niewidocznym, nieznanym dla naszych czytelników pracownikom gmachu przy ul. Grzybowskiej, którzy dokładają maksimum swej zawodowej wiedzy, zaangażowania i — sympatii, aby nasze pismo mogło się podobać tym, którzy je kupują, czytają, oglądają.

Redakcję naszą, trzeba to przypomnieć, łączą z drukarnią Wydawnictwa MON „Prasa Wojskowa" bo tak ta instytucja od swych narodzin nazywała się, stare więzy, dawna przyjaźń. 30 lat mija w październiku od czasu, kiedy drukarnie z ulic Królewskiej, Nowogrodzkiej i Grochowskiej pracujące w prowizorycznych pomieszczeniach przerodziły się w przedsiębiorstwo „Prasa Wojskowa" — Zakłady Graficzne w Warszawie, dając początek dzisiejszym Zakładom. Pamiętamy dobrze te czasy, kiedy „Skrzydlata" drukowana była w ciasnym pawilonie wojskowej drukarni na Nowogrodzkiej, dysponującym tylko dziesięcioma linotypami, sześcioma maszynami typograficznymi i... kilkoma tzw. pedałówkami. Dodać by chyba jeszcze trzeba było, że cały ten „park" był wiekowej daty.

A dziś? Drukują „Skrzydlatą" ponownie Wojskowe Zakłady Graficzne. Wróciliśmy „do wojska". Zyskaliśmy na tym. „Skrzydlata", tak jak np. „Żołnierz Polski", drukowana jest systemem rotograwiurowym na nowoczesnej, zakupionej za granicą maszynie „Wifag — Rotomaster 1000".

Przenieśmy się jednak — do wnętrza gmachu przy ul. Grzybowskiej. Jesteśmy w dziale techniczno-produkcyjnym. Tutaj przekazujemy maszynopisy artykułów, przeznaczonych do wydrukowania oraz wszystkie zdjęcia i rysunki, które mają być reprodukowane. Składamy je na ręce technologa rotograwiury **Zdzisławy Siedleckiej**, która w Zakładach przepracowała już 25 lat. Kontroluje ona, jako pierwsza osoba w drukarni, aby mające być publikowane ilustracje nie odbiegały od wyznaczonych przyjętymi normami zaleceń.

Zecernia. To królestwo ludzi, którzy złożone na linotypach setki kolejnych wierszy artykułów — łamią w kolumny. Mówiąc inaczej — formują taki kształt każdej ze stron „Skrzydlatej", jaki zaprojektowała redakcja. Przedstawmy tych ludzi: to metrampaże **Antoni Zawadzki** i **Mieczysław Pytkowski**, długoletni pracownicy Zakładów. Zaiste, trzeba mieć do tej pracy nie tylko wielką cierpliwość i umiejętność skoncentrowania się, ale i — przysłowiową zegarmistrzowską precyzję.

Przygotowalnia rotograwiury. Terytorium nie tylko dobrych fachowców, ale i... urodziwych kobiet. Kieruje tu personelem **Bożena Adamska**, a pod jej zwierzchnictwem pracują m. in. montażyści **Wojciech Ciepliński**, **Andrzej Tałaj** i **Janusz Zamecki**, którzy na stołach montażowych „układają" odbite na celofanie kolumny wraz z pozytywami ilustracji.

Często podziwiamy pracę tych ludzi. Bez wątpienia potrzebna tu jest nie tylko lekkość ręki, ale i poczucie estetyki, wrażliwość na piękno, no — mówmy jasno: tu trzeba mieć styl.

Ale oto — już dział maszyn. Pod okiem wieloletnich stażem zawodowym, zasłużonych dla Zakładów kierowników zmianowych — **Ryszarda Lenartowicza** i **Edmunda Grajkowskiego** pracuje tu m. in. maszynista **Zdzisław Lewandowski**, który drukarstwu oddał już ponad dwadzieścia lat swego życia. Widzimy go właśnie, jak dozoruje przy udziale swych młodych pomocników pracę szybkobieżnego kolosa „Wifag", spod którego walców schodzą właśnie pierwsze egzemplarze „Skrzydlatej". Ileż to już kolejnych numerów naszego pisma przepuścił przez walce swej maszyny! Sam by z pewnością nie zliczył.

——— * ———

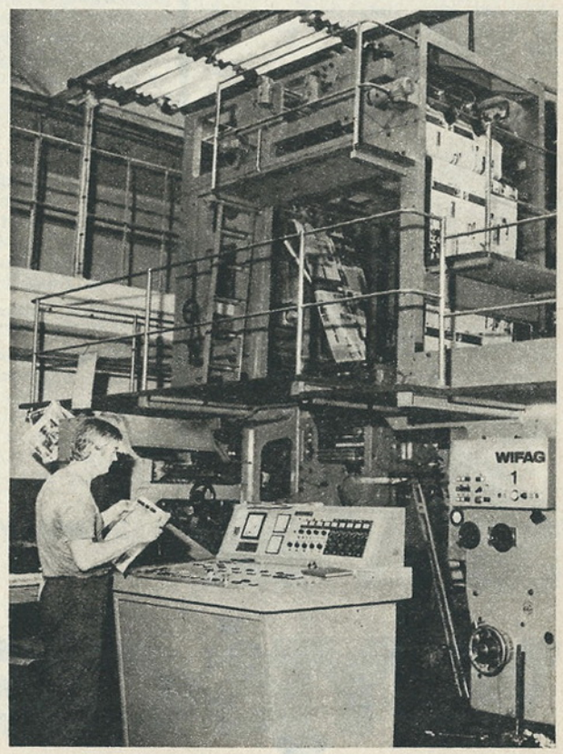
Nie zwiedziliśmy, bynajmniej wszystkich działów WZG. Nie starczyłoby nam na to miejsca na tej stronie. Kończymy życzeniami, które chcielibyśmy w dniach Jubileuszu złożyć dla załogi Zakładów ich kierownictwu, w szczególności na ręce kierownika wydziału rotograwiury **Zygmunta Kowalczyka**: Aby nam się jeszcze lepiej pracowało!

JERZY ZARĘBSKI

Mieczysław Pytkowski i Antoni Zawadzki, pracownicy zecerni, podczas łamania kolumn „Skrzydlatej Polski".

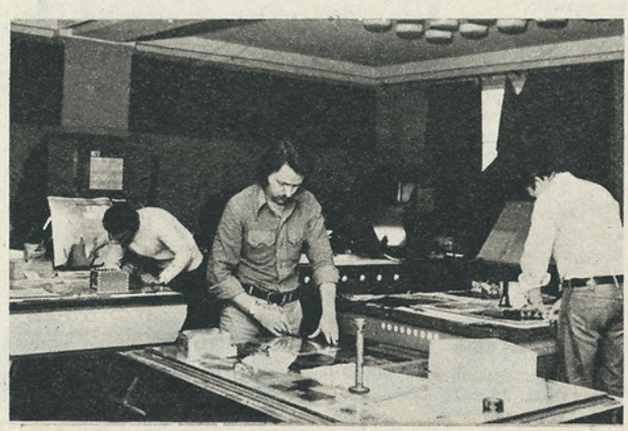
Maszynista Zdzisław Lewandowski przyjmuje właśnie pierwsze egzemplarze naszego czasopisma schodzące spod walców szybkobieżnego „Wifaga".

Zdjęcia: BERNARD KOSZEWSKI (4)



Zdzisława Siedlecka — dział techniczno-produkcyjny.

Montażyści Janusz Zamecki, Wojciech Ciepliński i Andrzej Tałaj przy swoich stołach montażowych.



LOT nowiny

Nr 186
październik
1977

KRÓTKI RAPORT Z NAJDŁUŻSZEJ PODRÓŻY

Na dobrą sprawę wszystkich nas ubiegli Bolek i Lolek, którzy na pokładzie polskiego samolotu wylądowali w Bangkoku już we środę 14 września br. o godz. 18.00. O tej bowiem godzinie Telewizja Polska dała premierowy pokaz filmu, w którym dwaj sympatyczni chłopcy postanowili skorzystać z usług LOTU na dalekowschodniej trasie.

W porcie lotniczym Okęcie stawiłem się kilka minut po 19.00. Z głośników płynął słodkim głosem komunikat, że to właśnie dzisiaj startuje LOT do najdłuższego lotu!

Odprawa pasażerów przebiega sprawnie i każdy otrzymuje efektowną i kolorową torbę z drobnymi upominkami. Wśród nich największym uznaniem cieszy się pocztówka z napisem: „Daleki Wschód blisko" opatrzona okolicznościowym datownikiem. Miłe panienki wpinają mi jeszcze do klapy stosowny znaczek. Potem się okazuje, że to system „znaczenia". Po odprawie celnej przechodzimy do sali skąd już prosto do samolotu. A tu niespodzianka: wszystkich „zaznaczonych", a byli nimi pasażerowie lecący do Bangkoku, zapraszają do przepięknej kolorowej planszy z napisem „Pamiątka z lotu do Bangkoku". Znakomity artysta grafik **Eryk Lipiński** bardzo gustownie pomalował nasz samolot, gdyż obok nowego liternictwa na kadłubie i skrzydłach znalazły się kwiatuszki i inne takie. Pasażerowie wkładali wdzięczne głowy w jedno z okien samolotu i po chwili Janusz Czerniak wręczał gotowe, kolorowe zdjęcie. Byłem przy tym jak pilot Włodzimierz Sułecki, kapitan samolotu, który za kilka minut miał wystartować z Warszawy, też został zaproszony na pokład samolotu marki „Eryk 77'. Fotoreporter wykonał zdjęcie i w ten sposób kapitan ma pamiątkę, a czytelnicy okazję do zobaczenia jak to wyglądało. Operator Kroniki Filmowej też się tutaj kręcił, ale nie wiem czy go ten temat interesował. Pewnie oszczędzał taśmę na Bangkok...

Potem zostałem zaproszony na sympatyczne wielce spotkanie dyrektora naczelnego PLL LOT mgr inż. **Włodzimierza Wilanowskiego** z zespołem pracowników, których praca była szczególnie znacząca przy uruchomieniu tego bardzo trudnego i ambitnego przedsięwzięcia. Bardzo miłym akcentem tego spotkania było również uhonorowanie pierwszego pasażera, który w tym dniu zgłosił się do odprawy. Była to pani **Małgorzata Kościelniak**, która z 11-letnim synem Witoldem udawała się w odwiedziny do swego męża pracującego w Dubaiu. Pierwsza pasażerka linii Warszawa — Bangkok otrzymała kwiaty i okolicznościowy upominek.

Wkrótce potem proszą wszystkich do samolotu. Prawie komplet pasażerów. Pasy zapięte i start w daleką drogę. Stewardesy witają nas uśmiechem nr 1 i specjalnym „adresem inauguracyjnym". Za sterami załoga, której szefem jest doświadczony i znakomity pilot — **Włodzimierz Sułecki**, Rejs LO-083 rozpoczęty. Stewardesy roznoszą menu i za chwilę jemy. Wybieramy z karty ciepłe dania i jest tak jak napisano! Dobry początek. Minuty i kilometry lecą szybko, bardzo nawet szybko i ledwie człowiek dokończył herbatkę już zapalają światła niekorzystne dla palaczy: „zapiąć pasy i zgasić papierosa". Na betonie lotniska w Bagdadzie nasz SP-LAG siada o godz. 1.10 czasu warszawskiego (lokalny godzinę później). Temperatura: 25°C.

Sala tranzytowa portu lotniczego w Bagdadzie na pewno nie pretenduje do tytułu „Mister" i zaproszenie do samolotu wszyscy przyjmują z wyraźnym zadowoleniem. Przed nami dwie godziny lotu do Dubai, gdzie nastąpi wymiana załóg. Naród trochę zmęczony, to zabiera się do małego spania. Tylko Witek Kościelniak tkwi dzielnie z nosem przy szybie. Pewnie nie może się już doczekać spotkania z ojcem, którego nie widział ponad rok! Samolot ląduje tak idealnie miękko, że nawet specjaliści w tej branży odnotowywują ten fakt z uznaniem. Tak efektownie pożegnał się z nami

kpt. Sułecki. Ale zanim to nastąpiło, u podnóża schodków stoi mały obywatel w arabskiej galabiji i w ręku trzyma wiązankę biało-czerwonych kwiatów. Tak właśnie 7-letni **EZZAT Bayuomi** powitał kapitana polskiego samolotu, który po raz pierwszy wylądował na tym lotnisku.

Okropnie gorąco: 28°C. Na moim warszawskim zegarku dokładnie godzina 4.40. Te w eleganckim, białym porcie lotniczym Dubai International wskazują natomiast godzinę 6.40. Krótki postój, uzupełnienie paliwa i znowu autobus podwozi nas pod biało-czerwone schodki, które prowadzą prosto na pokład naszego samolotu. W środku chłodno, a przez megafony wita nas załoga kapitana Kwiatka.

To bardzo piękny moment w mojej lotniczej edukacji. Pamiętam przecież doskonale, że w lotach inauguracyjnych do Nowego Jorku na fotelu kapitana (po lewej stronie kabiny) siedział Włodzimierz Sułecki. Fotel po prawej zajmował II pilot — Zbigniew Kwiatek. Dzisiaj kapitan Kwiatek też siedzi po lewej. Jest doskonałym i doświadczonym pilotem. Fakt, że to właśnie on posadzi samolot na lotnisku w Bombaju i Bangkoku ma swoją wręcz symboliczną — przynajmniej dla mnie — wymowę.

Do Bombaju tylko dwie godziny lotu. Mój zegarek mówi, że w Warszawie naród wypił już w biurach herbatkę i zabiera się do intensywniejszej pracy. Lądujemy o godzinie 9.25, co w Indiach znaczy 12.25!

KRÓTKI RAPORT Z

Z NAJDŁUŻSZEJ PODRÓŻY

Samo południe. Cienia ani na lekarstwo. Do polskiego samolotu zbliża się wyjątkowo liczna gromada ludzi. Wiem na pewno, że jest wśród nich burmistrz Bombaju — **Murli S. Deora** z małżonką. Za chwilę dyrektor handlowy LOTU mgr **Z. Dąbkowski** wręcza mu piękny kryształowy puchar ze stosownym napisem. Telewizja i liczni fotoreporterzy uwijają się jak w ukropie (i jest to wyjątkowo trafne określenie). Idziemy wszyscy do sali, która nosi nazwę Transit Lounge. Zanim przekroczymy jej progi, 6 pięknych dziewcząt odzianych w jeszcze piękniejsze stroje, wręcza nam bukiecik kwiatów i znaczy nasze czoła wielką, czerwoną kropką. Osobiście czułem się w tym momencie jak maharadża, ale potem mi to przeszło. Powitania i rozmowy. Dziennikarze, przedstawiciele naszego konsulatu z konsulem **Edmundem Kaczmarkiem**, władze Air India, Indian Airlines, reprezentanci służb lotniskowych i władz portu Santa Cruz oraz organizacji turystycznych. Otrzymujemy bogaty zestaw folderów i informatorów o Indiach. Rewanżujemy się materiałami prasowymi o LOCIE i Polsce.

Rozmawiam z A. Senem redaktorem naczelnym „Skyways", popularnego magazynu lotniczego. Są redaktorzy radia oraz najpoważniejszych dzienników: „Times of India", „Indian Express", „Economic Times", „Maharastra Times", „Travel News" i innych. W kilku z nich są już ogłoszenia i krótkie wzmianki o inauguracji regularnego połączenia lotniczego Indii z Polską. Jedno z takich ogłoszeń prezentuję polskim czytelnikom, bo chyba wyjątkowo udanie ujmuje istotę rzeczy.

Znowu start. Przez okno startującego samolotu wykonuję kilka zdjęć. Czytałem, że półkoliste wybrzeże zwane „Marine Drive" szczególnie pięknie jawi się nocą. Sądzę, że widok w samo południe nie jest wcale gorszy. Przed nami 4 godziny i 10 minut lotu (rozkładowo), faktycznie lecieliśmy 3 godziny i 50 minut. Znowu jedząc i trochę drzemiąc! Ale wkrótce stewardesy w imieniu kapitana zapraszają wszystkich pasażerów na lampkę szampana. Zaraz mamy kończyć naszą długą, 10 300 km trasę. Ledwie odstawiliśmy kielichy, gdy w samolocie pociemniało, lekko zarzuciło i trzeba było zapiąć pasy. Po prostu bardzo silna burza i tropikalna ulewa.

Patrzę cały czas na zegarek, by zapisać dokładnie chwilę lądowania. Koła dotykają lotniska Don Muang dokładnie o godzinie 14.55. Stewardesa zapowiada: „Zakończyliśmy naszą najdłuższą podróż, dziękujemy za wspólny lot. Jest godzina 19.55, a temperatura wynosi 28°C". Samolot polski wylądował w stolicy Tajlandii z punktualnością co do jednej minuty. Ścisnęło mnie w gardle. Potem **Sławomir Noszczak** przedstawiciel LOTU w Bangkoku opowiadał, że się prawie rozpłakał, gdy koła dotknęły lotniska. Koledzy z obsługi portu i innych linii przybiegli z gratulacjami, bo podobał im się i sam samolot i sposób w jaki kapitan Kwiatek posadził go na mokrym betonie. Do Warszawy pobiegł telex, w którym jedno ze zdań brzmiało: „Największe przedsięwzięcie w historii LOTU stało się faktem dokonanym".

Na lotnisku uroczyste powitanie z kwiatami zawieszanymi na szyjach. Przemówienia ambasadora PRL w Tajlandii — dr **B. Zakrzewskiego** oraz gospodarzy. Dziennikarze, telewizja, wywiady i rozmowy. Tradycyjnie, ale i bardzo serdecznie.

Następnego dnia uroczyste otwarcie biura LOTU, zgodnie z miejscowymi zwyczajami z udziałem mnichów, z paleniem świeczek, przelewaniem wody i czego tam jeszcze. Wszędzie kamery telewizyjne i aparaty fotoreporterów. Widzieliśmy następnego dnia obszerne fragmenty wszystkich tych spotkań i uroczystości z oficjalnymi wystąpieniami polskiego ambasadora i dyrektora handlowego LOTU w dziennikach telewizyjnych (w dwóch najpopularniejszych programach — 3 i 5). W „Bangkok Post" znalazła się obszerna wkładka z bogatymi materiałami o LOCIE i gratulacjami z okazji inauguracji linii dalekowschodniej. Inne dzienniki też przyniosły sporo informacji na ten temat. Błyskawiczne zwiedzanie królewskich świątyń i pałaców. W samym środku miasta trafiamy na biuro Thai-Polish Travel Agency, które jest generalnym agentem LOTU w Tajlandii.

*

Opuszczamy gościnny i piękny Bangkok. Przed chwilą wylądował już drugi polski samolot. Załoga kapitana Sułeckiego przyleciała nim z Dubaiu, by przekazać go w ręce kapitana Kwiatka. Swoista, typowa lotnicza sztafeta. Na pokładzie mamy miłych gości: przedstawicieli ministerstwa spraw zagranicznych Tajlandii, dziennikarzy. Redaktor Phochai Jayavelu przynosi ze sobą kilka egzemplarzy gazety „Daily Time", która będzie dostępna dopiero rano w kioskach. W środku dość obszerny fotoreportaż z otwarcia nowego biura!

Na naszym zdjęciu wykonanym już w Warszawie w dniu 19 września widzimy panią profesor P. Vajrasthira z Uniwersytetu Chulalongkorn oraz panią S. Kirtiputra, wydawcę „Bangkok Informer". Zakończymy zaś nasz raport typowo po polsku — jubileuszem. W Bombaju otwarto 50 biuro LOTU, według projektu **Mariana Stępnia**. Rekord światowy! Ponieważ maluje zawsze on, więc dzisiaj pokażemy, że pomalowali także i Jubilata!

JACEK BARCICKI

Today! Polish Airlines
brings two great nations closer together...

Today Polish Airlines makes its inaugural flight to Bombay, forging yet another link between India and Poland.

From today, Polish Airlines will open up a new route to excitement: WARSAW—BAGHDAD — DUBAI — BOMBAY — BANGKOK and back, once a week. Its vast flight network also extends to America, Europe, Canada and the Middle East.

Fly Polish Airlines. We'll take you wherever you want to go. In style.

POLISH AIRLINES
LOT

For further information please contact your travel agent or us:
G-2A, Jolly Maker Chamber No. 1, Nariman Point, Bombay 400 021.
PHONE: 230939.

LOT NOWINY. Redakcja: Polskie Linie Lotnicze LOT, Warszawa, ul. 17 Stycznia 39, pok. 55, tel. 46-24-58; redaktor: Juliusz Pęgiel. Zdjęcia w numerze: J. Barcicki, J. Czerniak, M. Kobrzyński i LOT-Archiwum.

MISTRZOSTWA POLSKI MODELI ZDALNIE STEROWANYCH NA ZBOCZU — ŻAR 3 i 4 WRZEŚNIA 1977

Nie miały te mistrzostwa szczęścia do pogody. Dwukrotnie organizowane w Jeżowie Sudeckim, we wrześniu 1976 r. i w maju 1977 r. nie zostały rozegrane z powodu niesprzyjających warunków atmosferycznych. Trzeci raz podejmuje się zorganizować mistrzostwa Aeroklub Bielsko-Bialski, Szkoła Szybowcowa ŻAR.

Drugi września. Program Mistrzostw ustalony — odprawa zawodników i losowanie startu godz. 20.00. Niestety, na tę godzinę przybyła tylko nieznaczna część uczestników.

Trzeci września. Otwarcie Mistrzostw następuje już zgodnie z programem o godz. 8.30. Otwarcia dokonuje kierownik Aeroklubu Bielsko-Bialskiego Stanisław Fedyszyn.

Na szczyt Żaru wyjeżdżamy autobusem z niewielkim opóźnieniem. Podejście na miejsce startu i o godz. 10.30 rozpoczyna się pierwsza tura lotów. Wiatru nie ma. Pogoda słoneczna. Lekkie podmuchy termiczne nie pozwalają na dłuższe loty. Pierwsze modele lądują po kilku nawrotach. Niektórzy zaczepiają się na termice i „męczą" bramki. Najlepszy wynik w tej kolejce uzyskuje Artur Paciorek z Aeroklubu Krakowskiego.

Początek drugiej kolejki. Zmieniamy miejsce startu. W przerwie między kolejkami telewizja kręci krótkie ujęcia ze startów modeli. Wiatr cichnie zupełnie.

Najlepszy wynik w tej kolejce uzyskuje Olgierd Krementowski z Aeroklubu Podkarpackiego.

Przy takich warunkach rozgrywania mistrzostw nie najlepsze miny mają zawodnicy. Niezadowoleni są również organizatorzy, ale to przecież od nich nie zależy. Zawodnikom jednak nie opadają skrzydła i „oblatują" górę ze wszystkich stron, szukając najdogodniejszych warunków do startu. I znajdują: od północnej strony dmucha lekki wiaterek, umożliwiając utrzymanie się modeli na dobrej wysokości. Lata równocześnie siedem modeli. Na zboczu zaczyna być ciasno.

Po raz trzeci zmieniamy miejsce startu. Siła wiatru niewielka, ale umożliwia utrzymanie się w powietrzu większości modeli. Lekkie modele radzą sobie bez kłopotu. Pierwszy w tej turze lotów ukazał się Klaudiusz Chyla z Aeroklubu Bielsko-Bialskiego. Organizatorzy korzystając z nieco lepszych warunków pogodowych decydują się na rozegranie czwartej kolejki. Zrywające się od czasu do czasu silniejsze powiewy wiatru i towarzysząca im termika górska umożliwiają uzyskiwanie coraz lepszych wyników. Tylko zawodnicy posiadający modele na silne warunki mają trudności w utrzymaniu ich w powietrzu. Wyjątkiem jest tu Franciszek Glasowicz w Aeroklubu Krakowskiego, który po mistrzowsku utrzymuje swój szybki model w słabych noszeniach. Najlepszy w tej kolejce startów okazuje się Michał Kipszak z Aeroklubu Bielsko-Bialskiego.

Tak zakończył się pierwszy dzień zawodów, który mimo niesprzyjających warunków atmosferycznych umożliwił rozegranie czterech kolejek i ukształtował czołówkę, która miała rozstrzygnąć w następnym dniu o medalowych miejscach zawodników i wyłonić mistrza Polski. Sprawne przeprowadzenie startów było zasługą członka Komisji Sportowej dra Bronisława Maliny.

Czwarty września. Drugi dzień zawodów. Piękna słoneczna pogoda, lecz znowu bezwietrzna.

Zaczyna się najbardziej emocjonujący etap walki o mistrzostwo. Nadal dominuje czołówka modelarzy utworzona poprzedniego dnia. Najlepszy w tej kolejce jest Tadeusz Pelczarski z Aeroklubu Podkarpackiego. Po podsumowaniu wyników mamy zwycięzcę. Jest nim Tadeusz Słabicki z Aeroklubu Zagłębia Miedziowego. Wicemistrzem zostaje Olgierd Krementowski z Aeroklubu Podkarpackiego. O trzecim miejscu zadecyduje dogrywka, w której najlepszy wynik uzyskuje Edward Trzopek.

Krótka analiza wyników czołówki przedstawia się następująco: Mistrz Polski Tadeusz Słabicki zajmował w kolejnych pięciu turach lotów następujące miejsca: 2, 13—21, 3, 9—11. 5. Wicemistrz Polski Olgierd Krementowski: 3—5. 1, 6—9, 12—14, 3—4. Drugi wicemistrz Polski, Edward Trzopek: 9—12, 13—21, 6—9, 3—6, 2. Czwarte miejsce — Tadeusz Pelczarski: 13—21, 5—6, 12—14, 3—6, 1. Piąte miejsce — Tadeusz Jakibczyk: 13—21, 2—4, 4—5, 2, 9—11. Szóste miejsce — Edward Rogowski: 7—8. 13—21, 2, 7—8, 7—8.

Zawody zakończone. Teraz następuje uroczystość wręczenia medali z udziałem przedstawicieli władz partyjnych i związkowych. Składamy podziękowania i słowa uznania dla organizatorów imprezy, a w szczególności dla kierownika sportowego Stanisława Wojtasa i sekretarza sportowego Heleny Wojtasowej. Opuszczamy gościnny Żar wywożąc miłe wrażenia, mimo przeciwności aury, z dobrze zorganizowanej imprezy.

I tu nasuwają się refleksje i wnioski, które zdaniem niżej podpisanego winny być uwzględnione przy organizowaniu podobnych imprez:

1. Przyjazd kompletu zawodników w przeddzień zawodów jest raczej nierealny, gdyż wiąże się ze stratą jednego dnia urlopu, którego nikt nie ma za dużo. Stąd odprawa zawodników i losowanie winny się odbyć w dniu rozpoczęcia zawodów.

2. Należy wprowadzić krajowy regulamin zawodów na zboczu umożliwiający rozegranie mistrzostw bez względu na warunki pogodowe (w pierwszym dniu zawodów trzeba rozegrać co najmniej trzy kolejki startów). W drugim dniu zawodów ilość kolejek — w zależności od wiatru. Przy regulaminowym wietrze — trzy kolejki, które będą podstawą klasyfikacji. Umożliwi to rozegranie zawodów i zgodność z regulaminem FAI w przypadku korzystnych warunków.

3. Uważam za konieczne wprowadzenie zmian w kolejności startów (bez zmian losowania), na przykład przy trzech turach lotów kolejność startów zawodników ustalić tak, aby każda następna tura zaczynała się z przesunięciem numeru rozpoczynającego kolejkę o 1/3 liczby zawodników. Przykładowo przy 21 zawodnikach pierwszą turę lotów rozpoczyna numer startowy 1, drugą — numer startowy 8, a trzecią numer startowy 15. Proponowana zmiana niewątpliwie odciąży psychicznie startującego z numerem 1 i wyrówna szanse zawodnikom startującym w różnych warunkach zmieniających się w ciągu dnia.

4. Przeglądając i porównując wyniki poprzednich Mistrzostw Polski Modeli Zdalnie Sterowanych na zboczu można łatwo spostrzec powtarzanie się nazwisk czołówki i niewielki postęp w budowie modeli. Świadczyłoby to o pewnym zastoju w tej kategorii i braku konkurencji na wyższym poziomie. Stąd nasuwa się następny wniosek — konieczność kontaktów z zawodnikami zagranicznymi, choćby przez zaproszenie na zawody naszych południowych sąsiadów.

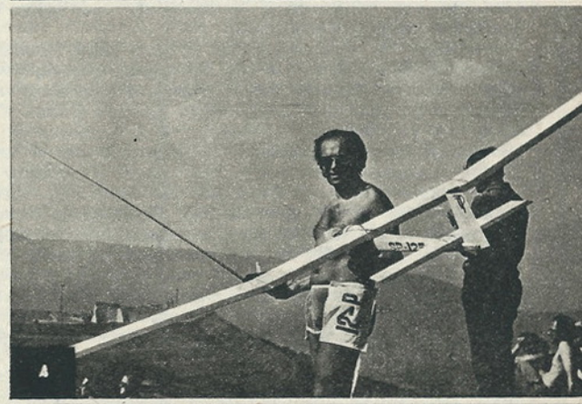
5. Konieczne wydaje się spopularyzowanie nowych propozycji regulaminu szybowców na zboczu przez omówienie ich w „Skrzydlatej". Na pewno ożywiłoby to konkurencje i wpłynęło dodatnio na rozwój ciekawej kategorii modeli.

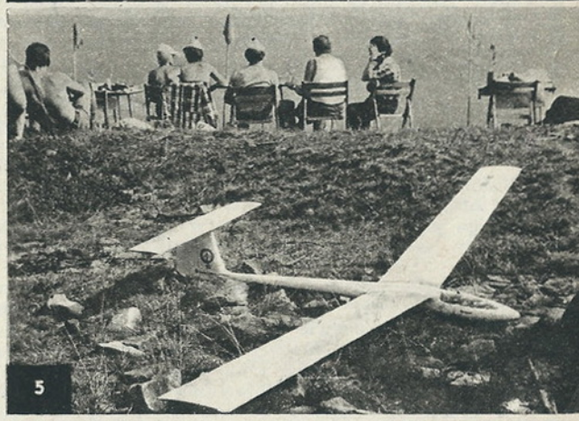
TADEUSZ PELCZARSKI

1

2

3


4


5

6

7

NA ZDJĘCIACH:

1. Startuje zwycięzca zawodów T. Słabicki; 2. Wicemistrz O. Krementowski ze swoim modelem; 3. E. Trzopek i K. Chyla przygotowują model; 4. Na starcie T. Pelczarski; 5. Model E. Rogowskiego (6 miejsce); 6. Model F. Glasowicza po wylądowaniu; 7. M. Kipszak i jego model.

SPOTKANIE W EGER:

Węgrzy szukają nowych perspektyw lotniarstwa

Korespondencja własna

JACEK M. KIBIŃSKI

Zgodnie z założeniem organizatorów międzynarodowego spotkania pilotów lotni w Eger na Węgrzech, nie były to formalne zawody lotniowe. Jak byśmy jednak tę imprezę nazwali, miała ona charakter sportowo-wyczynowy i, co więcej, w dużym stopniu nowatorski. Można by ją nazwać „zawodami przyszłości", bowiem gospodarze odeszli znacznie od tradycyjnych konkurencji lotniarskich, usankcjonowanych m. in. regulaminami mistrzostw świata.

Startujący w Eger mieli do wyboru cztery podstawowe konkurencje: 1. Długotrwałość lotu, ale bez obowiązkowego lądowania w kręgu; 2. Lot wysokościowy (przewyższenie rejestrowane barografem); 3. Lot na odległość typu przelotu swobodnego („Cross Country"), a nie trasą wynikającą z ukształtowania zboczy; 4. Lot zboczowy na określonej trasie pomiędzy dwoma punktami odległymi o ok. 5 km. Punktowana była liczba przelotów całej trasy, oczywiście w jednym locie.

We wszystkich konkurencjach obowiązywały ograniczenia wynikające z przyznanej strefy powietrznej. Tradycyjna konkurencja na celność lądowania znalazła dość nieoczekiwaną interpretację. Codziennie na zakończenie lotów odbywał się specjalny konkurs celności, gdzie punktowane było dotknięcie przy lądowaniu sporej beczki plastykowej.

Startowało 59 uczestników z 7 krajów: Czechosłowacji. Francji, NRD, Polski, Szwecji. W. Brytanii i Węgier. Węgrzy stanowili blisko połowę startujących. Oficjalne straty rozpoczęły się w poniedziałek 25 lipca 1977 r. Wiatr, podobnie jak przez większość dni następnego tygodnia, wiał z południa. Mimo, że stok południowy góry Nagyegéd nie jest zdaniem gospodarzy najlepszy (dość płaski z niewielką ok. 160 m różnicą wysokości startu i lądowania), właśnie pierwszego dnia uzyskano najwięcej doskonałych wyników. Po południu, gdy wiatr nasilił się, nad stokiem zaroiło się od lotni. Podobno było równocześnie aż 14 w powietrzu. Z początku trudno się było zorientować, kto jak długo lata. Dopiero wieczorem okazało się, że najdłuższy lot wynosił 5 h 11 min. Marton Ordody, niestrudzony inicjator i organizator węgierskiego lotniarstwa, ma swój wielki dzień. Serdecznie gratulujemy.

Czasy lotu ponad 1 h uzyskało również 11 innych zawodników: dwoje Francuzów, Czechosłowak i 8 Węgrów. Łącznie uczestnicy spotkania wylatali wówczas ok. 48 h. W tym samym dniu Francuz Michel Katzman osiąga jedyny zarejestrowany w ciągu spotkania lot wysokościowy. Zapisany barografem wynik wynosi 750 m przewyższenia nad miejscem startu.

W następnych dniach warunki psują się i sądzimy, że z najbardziej „przyszłościowej" konkurencji — lotu „Cross Country" nic nie wyjdzie. 29 lipca jest prawie bezwietrznie. Latamy korzystając z nielicznych podmuchów spowodowanych słabą zresztą termiką. W kolejny „bąbel" trafia jeden z Węgrów i oto sensacja: po starcie zaczyna się wznosić, krąży coraz wyżej w najprawdziwszym kominie i wreszcie znika wysoko za grzbietem wzgórza. Ferenc Hlacs uzyskuje przelot 8 km w ciągu 55 min. lotu termicznego. Węgrzy potwierdzili, że przeloty na lotniach są już rzeczywistością.

Na czym latano? Regulamin spotkania (przede wszystkim jednolita klasyfikacja) oraz brak znaczenia celności lądowania sprawiły, że największe szanse mieli, w zasadzie, startujący na lotniach o najlepszych osiągach. Nieliczni piloci „standardów" nie mieli właściwie nic do powiedzenia, a za to niekiedy trudności ze startem z mało stromego południowego zbocza. Zawodnicy z Europy zachodniej zaprezentowali świetny sprzęt fabryczny, łącznie z najnowszą lotnią „Phoenix-8". Ale z wyjątkiem Katzmana, który latał na lotni „Cobra", jakość tych lotni nie wpływała znacząco na wyniki. Jeszcze raz potwierdziło się, że decydują umiejętności pilota, a nie sprzęt. Węgrzy dysponowali tradycyjnymi „Flamingami" w różnych wersjach z tym, że część już była z pokryciem dakronowym. Wszystkie węgierskie lotnie posiadają zabezpieczenie anty-flatterowe. W ogóle „flatter" jest tu postrachem lotniarzy, co ma swoje odbicie w poglądach na konstrukcję lotni. Węgrzy obawiają się „standardów" i najchętniej w ogóle by ich u siebie nie widzieli. Nie mają też zaufania do niektórych nowych rozwiązań, jak miękkie końcówki skrzydeł i „szmaciane" profile, uzyskiwane za pomocą odpowiednio ukształtowanych kieszeni na kilu. Są to poglądy godne uwagi tym bardziej, że i u nas w kraju wielu czołowych pilotów lotni doszło do podobnych wniosków na podstawie praktyki lotów w trudnych warunkach. Węgierskie „Flamingi", czy to kryte folią czy dakronem, odznaczały się doskonałym ułożeniem pokrycia: bez jednej zmarszczki czy śladu łopotania. Ponadto są idealnie wyważone: kilkakrotnie oglądaliśmy sztukę z puszczaniem sterownicy zaraz po starcie i to przy silnym wznoszeniu. Każdy, kto latał dłużej niż kilkanaście minut, wie doskonale jak istotne jest wyważenie przy locie żaglowym. Z kolei, kto nie latał dłużej rzadko wie, jak „ściąga" czy „przeważa" jego lotnia. Tak więc kółko się zamyka: po to, aby dobrze latać i mieć dopracowany sprzęt, trzeba po prostu latać dużo. Najlepsi z Węgrów mają wylatanych po kilkadziesiąt godzin, wobec czego nie powinny dziwić ich sukcesy.

A teraz parę zdań o organizacji imprezy. Przede wszystkim jest to inicjatywa kilku najaktywniejszych lotniarzy węgierskich, wywodzących się z Politechniki Budapeszteńskiej. Znaleźli oni zrozumienie i pomoc uczelnianej organizacji partyjnej, a następnie w szeregu instytucji, jak Rolnicza Służba Lotnicza, Zarząd Dróg Publicznych, Zarząd Lasów i innych. Świadczyły one na rzecz imprezy pomoc w postaci transportu, łączności, materiałów oraz środków finansowych. Całość, choć na pozór improwizowana i nosząca charakter na pół towarzyski, może być wzorem organizacji podobnych przedsięwzięć. Bez biurokracji, zamieszania i pośpiechu, wszystko było na czas i na miejscu, począwszy od starannie wydanych broszur z regulaminem, aż do specjalnie utworzonej drużyny ratowniczej, błyskawicznie działającej. Miała ona zresztą niewiele zajęcia: parę przypadków zawieszenia się lotni na niewysokich drzewach lub krzakach. Gospodarze stawiali sprawę bezpieczeństwa na pierwszym miejscu i gdy o to chodziło, polecenia organizatorów były stanowcze i bezdykusyjne. Egzekwowano regulaminowe zasady ruchu nad zboczem, nieodzowne wobec tłoku w powietrzu. Sprawy te wymagają zresztą oddzielnego omówienia. Warto jednak wspomnieć, że jedynym formalnym warunkiem dopuszczenia do zawodów było pisemne zgłoszenie z oświadczeniem o własnej sprawności psychofizycznej, sprawności sprzętu oraz przyjęcia odpowiedzialności z tytułu startu w imprezie. Nic dodać, niż ująć.

Główne lądowisko pod zachodnim zboczem Nagyegéd.

Zdjęcie: J. Kibiński

Podczas spotkania panowała niezwykle miła atmosfera, a do naszej trójki z Polski Węgrzy odnosili się szczególnie serdecznie, zresztą zgodnie z najlepszymi tradycjami. Bardzo dobrze wspominali zawody w Zakopanem i liczą na dalsze kontakty.

20 lipca następuje oficjalne zakończenie: krótkie przemówienia, rozdanie pucharów, dyplomów i upominków. Dalszy ciąg uroczystości, już nieoficjalnej, trwa do późnej nocy przy ogniskach u podnóża góry Nagyegéd. Nasi sympatyczni gospodarze mają pełne powody do radości i satysfakcji. Piękna impreza lotniowa w Eger jest ich wielkim sukcesem tak sportowym, jak i organizacyjnym. Przekonany jestem, że nowe kierunki lotniarstwa. które Węgrzy inicjują, będą się w przyszłości rozwijały. Za kilka lat będziemy wspominali, że pierwsze międzynarodowe zawody w nowym stylu odbyły się właśnie w Eger w lipcu 1977 r.

REGULAMIN I ORGANIZACJA LOTÓW

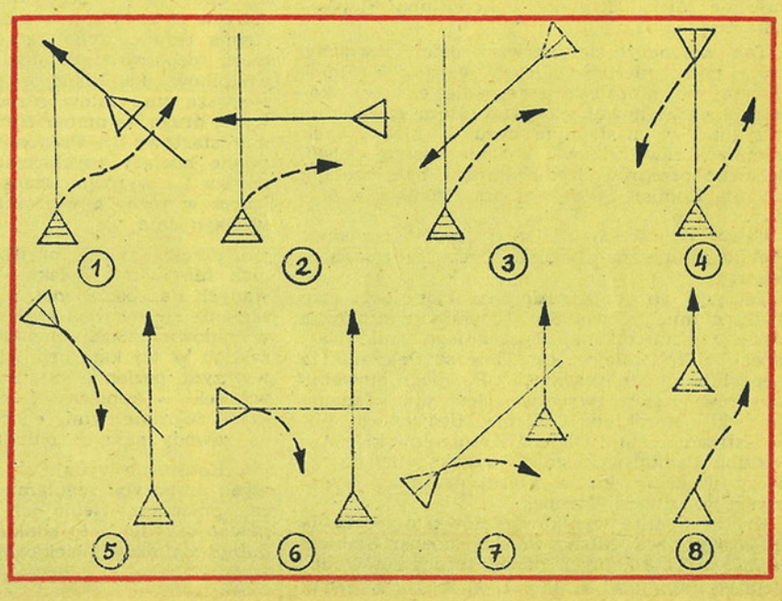
Zawody w Eger opierały się na jednej tylko konkurencji tradycyjnej — długotrwałości lotu, pozostałe 3 były dla lotniarstwa nietypowe. Były to: lot wysokościowy, przelot otwarty oraz lot zboczowy. Jak widać, dobór konkurencji był raczej typu „szybowcowego", w odróżnieniu do dotychczasowej, bardziej „spadochronowej" praktyki.

Długotrwałość lotu mierzono od startu do lądowania, z dokładnością do 1 min. Gdy czasy lotu czołowych zawodników przekraczają godzinę, jest to zupełnie wystarczające. Miejsce startu było ściśle określone, a każdy start wymagał zezwolenia kierownika startu. Miało to bardzo istotne znaczenie, gdyż liczba znajdujących się w powietrzu lotni dochodziła do kilkunastu. W chwilach maksymalnego natężenia ruchu nad zboczem starty chwilowo wstrzymywano, względnie udzielano startującym indywidualnie szczegółowych wskazówek. Rejon lądowania był wyznaczony tylko w przybliżeniu, a wielkość lądowiska wynikała raczej z warunków terenowych niż ograniczeń formalnych. Z oczywistych powodów niewskazane było lądowanie na drzewach lub, tym bardziej, na winnicy. Koniecznym dla zaliczenia lotu było lądowanie w zasięgu obserwacji sędziego tak, aby możliwy był pomiar czasu.

Lot wysokościowy polegał na uzyskaniu maksymalnego przewyższenia nad miejscem startu. Jedyną podstawą klasyfikacji był zapis barografu, w który musiała być wyposażona lotnia startująca w tej konkurencji. Do klasyfikacji można było zaliczyć przewyższenie uzyskane podczas lotu na długotrwałość lub lotu zboczowego, pod warunkiem posiadania barografu. Lot wysokościowy należało odbywać w strefie góry Nagyegéd, gdzie maksymalna dopuszczalna wysokość lotu wynosiła przeważnie 1 600 m.

Przelot otwarty („Cross Country") był najatrakcyjniejszą i najtrudniejszą konkurencją zawodów. Dopuszczenie do niej wymagało każdorazowo indywidualnego zezwolenia kierownika lotów, który brał pod uwagę zarówno aktualne warunki jak i możliwości danego zawodnika. Przelot mógł być wykonany w jednym z dwóch wyznaczonych korytarzy o długościach 20 i 50 km. Maksymalna wysokość lotu w korytarzach była podawana każdego dnia i wynosiła najczęściej 1 200 m. Startujący do przelotu był zobowiązany posiadać ze sobą mapę, wysokościomierz, paszport, 100 forintów oraz specjalną kartę identyfikacyjną,

DOKOŃCZENIE NA STR. 19



W ZASIĘ-GU SKRZY-DEŁ

MŁODZIEŻY KU UWADZE

Młodzież jest zawsze w centrum uwagi wszystkich poczynań. Z nią wiąże się największe nadzieje. Jej sukcesy i niepowodzenia przeżywamy najgłębiej. Twierdzę nawet – chociaż być może nie wszyscy podzielają ten pogląd – że nie doświadczenie i stateczność starszych, ale żywiołowość i twórcza niecierpliwość młodych narzucają nam styl życia i wyznaczają kierunki naszej wspólnej działalności.

Podobnie jest w lotnictwie. Szczególnie w lotnictwie sportowym, które z natury rzeczy jest największym skupiskiem lotniczej młodzieży. Przez wiele już lat przyglądam się z uwagą młodym pilotom i spadochroniarzom, także instruktorom, mechanikom i innym pracownikom aeroklubów. Z uznaniem stwierdzam, że obraz ogólny jest wielce budujący. Mamy bowiem w lotnictwie młodzież pracowitą, chętną, rozmiłowaną w skrzydlatej przygodzie, wielce utalentowaną, oddaną sprawom lotnictwa, uczynną, o wysokiej kulturze osobistej godną kontynuatorkę bogatych tradycji polskich lotników. Młodzież, na której można polegać i z którą można wiązać jak najlepsze nadzieje. Młodzi piloci i spadochroniarze wiedzą czego chcą, nie zrażają się trudnościami, wytrwale podwyższają swoje kwalifikacje i dążą do wytkniętego sobie celu, którym jest na ogół mistrzostwo sportowe i praca zawodowa w „dużym" lotnictwie. Jakże przyjemnie jest obserwować szybkie postępy młodzieży w niełatwej sztuce opanowywania powietrznego żywiołu, rozmawiać i obcować z nią, cieszyć się jej codziennymi sukcesami.

Że właśnie taka jest nasza lotnicza młodzież, zasługa to niewątpliwo jej wrodzonych predyspozycji oraz wychowania w domu rodzinnym i szkole. Niebagatelne jest także wychowanie poprzez czynnie uprawiane lotnictwo w aeroklubie.

Ten ogólny, optymistyczny obraz nie może jednak przesłaniać niedostatków w pracy wychowawczej z młodzieżą lotniczą. Praca ta ma sporo braków i jest jeszcze daleka od doskonałości. Przejawia się to od czasu do czasu w nietypowych dla lotników postawach i zachowaniach młodych pilotów, spadochroniarzy i innych członków lotniczej społeczności. Jakże to przykro jest spotykać się ze wszystkimi odchyłkami od zdrowej, wysokiej normy wychowawczej. Niestety, również w lotnictwie sportowym zdarzają się przypadki niesubordynacji, lekceważenia przełożonych, nieprzestrzegania przepisów, braku samokontroli, chuligaństwa, chamstwa i beznadziejnej głupoty.

Wszystkie tego rodzaju przejawy są w lotnictwie szczególnie niebezpieczne. Nie tylko bowiem robią uszczerbek w wysokim morale ludzi lotnictwa i w dobrej opinii jaka towarzyszy lotnikom. Są także powodem narażania sprawców (sic!), ich kolegów i sprzętu. Lekceważenie spraw pozornie najprostszych w tej dziedzinie działalności człowieka mści się szczególnie – nierzadko bardzo boleśnie. Uważam więc, że należy na tego rodzaju przejawy reagować szybko i skutecznie. Oczywiście, nie jestem za karaniem mechanicznym i nieprzemyślanym. Upominać i karać trzeba z pozycji obiektywnej i życzliwej.

Taką karę poniósł m.in. Stanisław M. z Aeroklubu Kieleckiego, który otrzymał zadanie wykonania na szybowcu lotu nadlotniskowego z próbą wykonania warunków do srebrnej odznaki szybowcowej – długotrwałości lotu i przewyższenia. W trakcie wykonywania lotu pilot samowolnie zmienił zadanie, oddalił się od lotniska i wylądował w terenie przygodnym, uszkadzając w znacznym stopniu szybowiec. „W związku z ewidentnym naruszeniem dyscypliny lotniczej, Stanisław M. został skreślony z listy pilotów Aeroklubu PRL" – taka jest decyzja tegoż aeroklubu.

Niewątpliwie to przestroga, zwłaszcza dla tych, którym wydaje się, że wypadki lotnicze zdarzyć się mogą tylko innym, a im – nigdy. Nie zawsze jednak wykroczenia, zwłaszcza mniejszej rangi i po prostu złe zachowanie, zostają ukarane.

Co na przykład pomyśleć o młodych lotnikach, którzy z pomieszczenia aeroklubowego zamiast drzwiami permanentnie wychodzą (i wchodzą) oknem; lub po krótkim pobycie w takimż pomieszczeniu pozostawiają po sobie potworny bałagan, kupę brudu i nawet zdewastowane wyposażenie wnętrza; co robić, jeśli młody człowiek, pilot, student, wywodzący się ze znanej lotniczej rodziny, nie przebierając w słowach potrafi urządzić karczemną awanturę starszemu wiekiem i doświadczeniem kierownikowi aeroklubu – za to, że w aeroklubowym ośrodku nie ma jeszcze (wskutek remontu)... ciepłej wody.

Przykładów tego rodzaju można by, niestety, przytoczyć więcej. Rzucają one złe światło na ogół dobrze wychowanej i mądrej młodzieży lotniczej.

Halny

ZA-CHWY-TY I NIE-PO-KOJE

KRZEWIENIE KULTURY TECHNICZNEJ

Zbliżają się jubileuszowe, już dwudzieste z kolei, Dni Książki i Prasy Technicznej. Będą to dni wzmożonej aktywności wydawnictw, księgarń, czasopism, bibliotek technicznych, ośrodków informacyjnych zajmujących się krzewieniem wiedzy technicznej, będzie to okres zwiększonej propagandy i zwrócenia uwagi czytelników na wydane już i mające się ukazać w niedalekiej przyszłości książki techniczne i popularyzujące różne dziedziny techniki. Na jaką książkę techniczną czekają odbiorcy? Zasadniczym warunkiem jaki stawiamy każdej książce technicznej, a przede wszystkim jej autorowi i edytorowi, jest jej aktualne albo w miarę aktualne zapotrzebowanie czytelnicze. Poziom naszego społeczeństwa dyktuje wydawcom zapotrzebowanie na dobrą książkę techniczną. Wymagania odbiorców rosną jednak z każdym rokiem. Nie wystarczą już prace, które przed kilkunastu laty uchodziły z pierwszorzędne. Czytelnik nie tylko chce, łaknie, ba – żąda książki świeżej, aktualnej, dobrze napisanej i zawierającej treści, które będą mu przydatne w pracy zawodowej, w codziennym życiu. Jeśli takiej książki nie otrzyma, leży ona w księgarni i staje się przysłowiową cegłą wydawniczą.

Nie ma w tym nic dziwnego, że książki specjalistyczne, a więc techniczne, popularno-techniczne, podręczniki szkoleniowe poszukiwane są przez odbiorców, a jeśli są dobrze napisane i wydane, szybko znikają z półek księgarskich. Wśród książek technicznych kierowanych do sprzedaży przez poszczególne wydawnictwa można spotkać tytuły o różnej wartości. Jeśli treść książki, a więc jej wartość, jest duża, wówczas spełnia zapotrzebowanie odbiorców. Piszę o tym, ponieważ w dniach od 3 do 10 października br. trwać będą Targi Książki – Wrocław 77. Tegoroczna impreza pomyślana została jako wielki krajowy przegląd wydawnictw obrazujących rozwój Polski i świata w dziedzinie gospodarki, nauki, techniki, kultury i rozwoju społecznego. W tegorocznych targach wrocławskich zgłosiło swój udział 29 wydawców. Wśród 6 tysięcy tytułów znajdzie się wiele książek o tematyce lotniczej i astronautycznej.

Najwięcej tytułów lotniczych wystawią: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności oraz Ministerstwo Obrony Narodowej. Wydawnictwa te zresztą kierują do rozpowszechnienia najwięcej książek technicznych i popularno-technicznych z dziedziny jaką jest lotnictwo. Trzeba podkreślić, że założeniem Targów Książki – Wrocław 77 jest wyjście z bogatą ofertą wydawniczą. Przy zachowaniu tradycyjnej formy szerokiej ekspozycji i kontaktów między wydawcami, targi będą miały charakter usługowy. Oznacza to, że każdy odbiorca, także indywidualny, będzie mógł zakupić na miejscu interesujące go pozycje, w tym lotnicze.

Właśnie w czasie trwania targów wrocławskich nastąpi ogólnopolska inauguracja tegorocznych Dni Książki i Prasy Technicznej. Zostaną także zorganizowane Dni Wydawcy. Przewidziane są również spotkania z wydawcami i autorami, którzy przy stoiskach targowych będą podpisywać swoje książki. W dziedzinie wydawania lotniczej książki technicznej mamy nadal duże zaległości. Dobra książka techniczna lub popularyzująca technikę lotniczą jest pilnie poszukiwana. Są dowody na to, że tak jest naprawdę. Przykładem mogą być poradniki lotnicze, książki omawiające konstrukcje lotnicze, podręczniki szkoleniowo-techniczne.

W Dniach Książki i Prasy Technicznej ze szczególną troską piszę pod adresem wydawców. Ludzie lotnictwa oczekują od Was rozszerzenia tematyki lotniczej w planach wydawniczych. Oczekują nowych, interesujących tytułów. Oczekują także wznowień książek i podręczników lotniczych, a nawet całych biblioteczek szkoleniowych. Mam w tym przypadku na myśli serię lotniczą, która od wielu lat ukazuje się nakładem Wydawnictw Komunikacji i Łączności (szybowcowa i samolotowa).

Krzewienie technicznej kultury lotniczej i to w sposób prawidłowy można prowadzić, dysponując szerokim wachlarzem książki technicznej z różnych dziedzin lotnictwa. Książka lotnicza nie tylko powinna się częściej ukazywać, wzbudzać zainteresowanie czytelnika, pogłębiać jego wiedzę, ale powinna być ciągle dostępna w sprzedaży.

Obserwator

SYLWETKA TYGODNIA

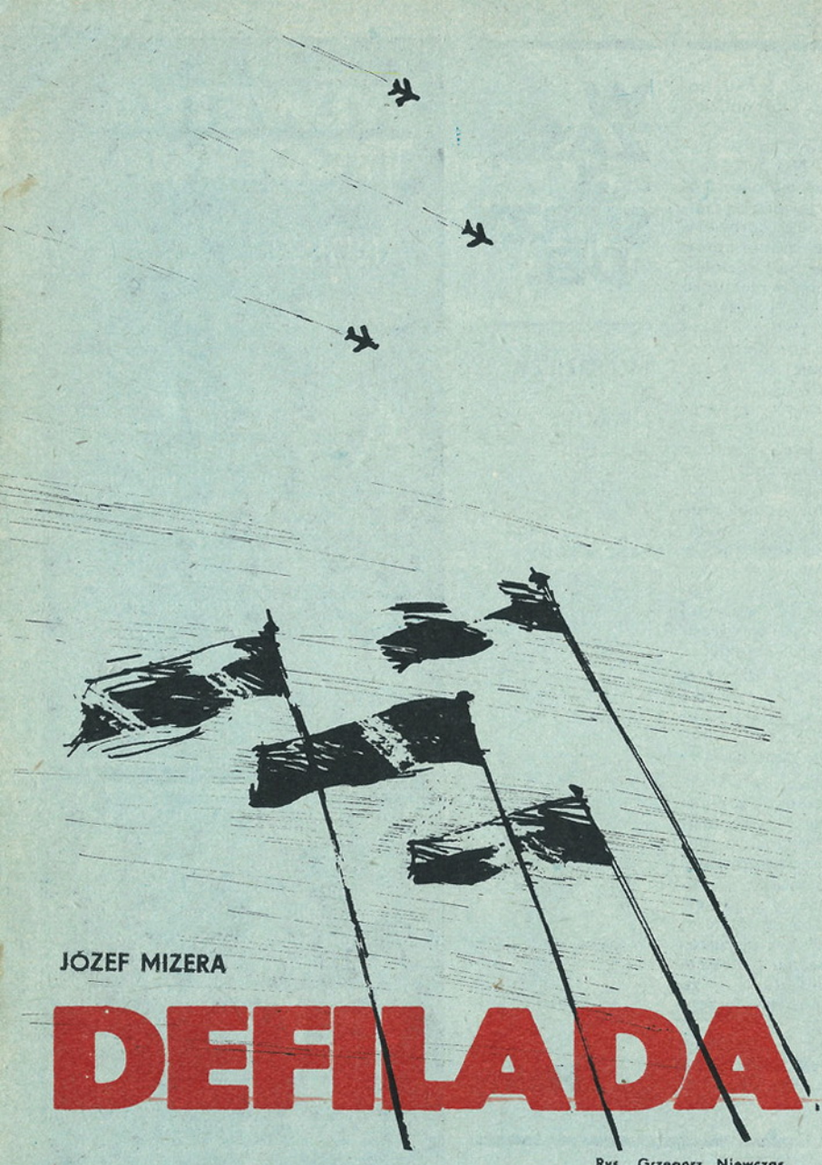
ANDRZEJ HALIK

Absolutnym mistrzem Polski w spadochroniarstwie na rok 1977 został członek Wojskowego Klubu Sportowego „Wawel" Andrzej Halik. Mimo, iż w akrobacji spadochronowej zajął trzecie miejsce, a w skokach na celność lądowania — dalsze miejsce, to jednak w punktacji łącznej zdobył najmniej punktów i... złoty medal.

Pierwszy skok ze spadochronem wykonał 2 kwietnia 1968 r. z samolotu An-2 nad lotniskiem Aeroklubu Podkarpackiego w Krośnie. Instruktorem wyrzucającym grupę, z którą skakał, był Zenon Brongiel. Właśnie jego, Stefana Chmurę oraz Zbigniewa Dziusa, zawsze mile wspomina, ponieważ byli dla niego instruktorami, którzy go uskrzydlili, dali wiarę we własne siły i zafascynowali sportem spadochronowym. Wszyscy trzej instruktorzy spadochronowi należą do znanych i cenionych szkoleniowców ośrodka spadochronowego w Krośnie.

Po czteroletnim treningu w aeroklubie został powołany w 1971 r. do odbycia służby w wojskach powietrzno-desantowych. Tam też dał się poznać jako dobrze zapowiadający się skoczek wyczynowy. Coraz częściej reprezentował WKS „Wawel" na zawodach i mistrzostwach. Ogółem startował w blisko dwudziestu imprezach spadochronowych zarówno w kraju jak i za granicą (w Związku Radzieckim i NRD), czterokrotnie uczestniczył w mistrzostwach Polski. W 1975 r. został mistrzem Wojska Polskiego w skokach na celność lądowania.

Ma 26 lat i 2751 skoków ze spadochronem. Chciałby — jak każdy ambitny sportowiec — startować w mistrzostwach świata i przysporzyć polskiemu spadochroniarstwu rozgłosu i zdobyć dla jego barw miejsce medalowe. (m)



JÓZEF MIZERA

DEFILADA

Rys. Grzegorz Niewczas

Wielu z lotników pamięta generalną próbę do defilady nad Warszawą w 1957 roku. Ogółem brało tam udział prawie 350 samolotów. Zdecydowaną większość — bo 225 — stanowiły myśliwce. Trzy grupy w kolumnie piątek — po 75 samolotów w każdej — zbierało się na tak zwanej pętli. Prowadzący jednej z tych grup pomylił się w rozpoczęciu zakrętu na kurs defilady. Rezultatem niewinnej pomyłki było to, że już pod koniec zakrętu 225 samolotów spotkało się na jednej wysokości. Dolna podstawa chmur wynosiła wtedy 400 metrów. Nikt więc tak dużą grupą nie mógł pozwolić sobie na ucieczkę w górę, do ziemi zaś było niedaleko.

Przez kilkadziesiąt sekund nad lasami w rejonie Otwocka roiło się od samolotów, jak od przelatującej szarańczy. Tylko dzięki dużej dyscyplinie i właściwym decyzjom nie doszło do bardziej przykrej sytuacij.

Dużą przytomność umysłu wykazał wtedy prowadzący środkową grupę pułkownik Chromy. Widząc, że jego kolumna nieoczekiwanie znalazła się w przodzie — przed prowadzącym całość — po krótkiej komendzie zwiększył prędkość i został „samozwańczym prowadzącym". Wielu lotnikom do dziś utkwiły w pamięci słowa komendy, które Chromy swoistą gwarą przekazał prowadzonym:

— Uwaga, ferajna, zaraz — choroba — będzie kurdabalet.

Po chwili widząc, co się święci, dodał:

— „Parafia", ja „Wilga", obrotki pełne, rwiemy do trybuny!

Ciemne smugi gazów zamajaczyły za silnikami jego grupy. Samoloty zwiększyły prędkość. „Zdegradowany" prowadzący nie ubiegał się już o władzę; zmniejszył prędkość i celował się do zajęcia drugiej pozycji. Najgorzej było tym w trzeciej grupie. Prawie nad samymi wierzchołkami lasu, na minimalnych prędkościach „czołgali się", aby przepuścić do przodu wiszącą nad nimi drugą grupę. Różne były wtedy rozmowy radiowe, ale trudno się dziwić tym, którzy nie mogli znaleźć dla siebie wolnego miejsca w powietrzu.

Cały ów galimatias rozegrał się na szczęście z dala od trybuny. Gdy nadlatywaliśmy nad wschodnie peryferie stolicy, grupy — choć nie w tej kolejności — trzymały się już na nakazanych odległościach.

— Uwaga, orły, trybuna przed nami — oznajmił Chromy.

— Trzymać się, parafianie — mruknął ktoś z kolumny.

— Bez głupich dowcipów, choroba — warknął ze złością ten pierwszy.

W miarę przyzwoitym szykiem przelecieliśmy nad kierownictwem oglądającym z ziemi generalną próbę. Wszyscy lecieli na znacznie zwiększonej prędkości. Ponad 800 kilometrów na godzinę wskazywały przyrządy w ostatniej grupie. Ja ze swoją zamykającą piątką na pełnych obrotach męczyliśmy silniki, aby tylko utrzymać się na nakazanej odległości.

Wbrew przewidywaniom, niezbyt nawet dużo uwag usłyszeliśmy z ziemi. Rozpędzone tylne grupy zaczęły napędzać te z przodu. Rozładowanie sytuacji było jednak łatwiejsze, bo wtedy bez większego namysłu grupy skręcały w kierunku swoich lotnisk.

Dopiero po lądowaniu zaczęło się chóralne psioczenie. Powtórzona w następnym dniu próba wypadła zupełnie inaczej, gdyż wszyscy przestrzegali obliczonych i zadanych warunków lotu.

Osobiście nie zapomnę również defilady z 1954 roku. Jednostki lotnicze zgrupowane na kilku lotniskach w rejonie Warszawy przeważnie wczesnym rankiem wykonywały loty treningowe. Mnie przypadła wtedy w udziale funkcja kierowania lotów na lotnisku S. Bazowały tam 64 samoloty uczestniczące w treningach i przygotowaniu do defilady. Raz lepiej, raz gorzej udawało się wykonać zadanie. W każdym razie kierownictwo nie miało do nas wielu uwag.

Ówczesny dowódca Wojsk Lotniczych, generał Turkiel, bardzo wyczulony był na przestrzeganie dyscypliny radiowej w czasie treningów. Przylatywał więc na poszczególne lotniska i kręcąc się w rejonie radiostacji słuchał, co dzieje się w powietrzu, a potem... dawał to co komu się należało.

Pewnego dnia przed startem grupy przyleciał na nasze lotnisko. Spacerując w rejonie startowego stanowiska dowodzenia, bacznie obserwował organizację i sprawność wylotu oraz zbiórkę grupy. Gdy samoloty oddaliły się od lotniska, generał usiadł na leżaku przed radiostacją i pilnie nasłuchiwał rozmów prowadzonych w powietrzu. Ja jako kierownik lotów — chcąc podkreślić swoją czujność w tym względzie — parokrotnie przyhamowałem rozpoczynające się gadulstwo.

Grupa po przelocie nakazanej trasy wracała w rejon lotniska. Prowadzący nawiązał ze mną łączność.

— Słyszę dobrze — odpowiedziałem.

— Ograniczyć rozmowy, „naczelnik" w moim rejonie.

Sprawdziłem jeszcze łączność z radiostacją na przeciwnym kierunku pasa startowego. Słyszeliśmy się dobrze.

— Podchodzę do rozpuszczenia — zameldował krótko prowadzący.

— Widzę, rejon wolny, wiatr bez zmian, rozpuszczajcie!

Nad początkiem pasa pierwsza para odeszła w lewo. Za nią co 17 sekund wykonywały to samo następne.

— Podwozie wypuszczone, pozwólcie lądować.

— Zezwalam — odpowiedziałem.

W tym momencie szlag trafił radiostację. Po chwili podbiegł do mnie wystraszony operator i po cichu zameldował, że gwałtownie wzrosło napięcie w sieci i wysiadły mu bezpieczniki na wszystkich środkach łączności. W tym samym momencie zadzwonił telefon z drugiego końca pasa.

— Radiostacja wysiadła — usłyszałem w słuchawce.

— U mnie też — odpowiedziałem.

Na chwilę poniosły mnie nerwy, ale po kilkunastu sekundach otrząsnąłem się z tego.

— Obserwować podwozie i klapy! — powiedziałem głośno do dyżurnego startu.

— Tak jest, pierwsza para wypuszczona! — zameldował w odpowiedzi.

Generał słysząc to odwrócił na chwilę głowę, a później przyglądał się lądowaniom kolejnych samolotów. Gdy następna para pojawiała się na podejściu, dyżurny podobnie jak poprzednio meldował: — Podwozie wypuszczone, klapy pełne! Ja zaś z rakietnicą w jednej ręce, a mikrofonem w drugiej, z udawanym spokojem obserwowałem lądowanie i sytuację nad lotniskiem. Jak nigdy dotąd, piloci dokładnie wytrzymywali odległości między grupami i bez zarzutu również wychodziły im lądowania.

Ostatnia para dotknęła już kołami betonu i wtedy dopiero zaświeciła zielona lampka w urządzeniu zdalnego sterowania radiostacją. Rychło w czas — pomyślałem sobie.

— Wszyscy wylądowali? — zapytał generał.

— Tak jest!

— Wam kołować z powrotem po pasie — powiedziałem do kończącej dobieg pary.

Dowódca grupy zrobił zbiórkę pilotów. Zameldował przełożonemu o wykonaniu lotu.

— Do lotników uwag nie mam. Zwalniajcie ich na odpoczynek, a wy z kierownikiem lotów na godzinę jedenastą przylatujcie do Warszawy na omówienie treningu — zarządził generał.

Małomówność dowódcy Wojsk Lotniczych dwojakie mogła mieć znaczenie. Albo rzeczywiście nie miał zasadniczych uwag, albo też zostawił je na później — przy wszystkich. Lecąc do Warszawy byłem przekonany, że oberwę tam zdrowe baty za brak łączności w czasie lądowania grupy.

Na omówieniu jednak wynikło zupełnie co innego. Prawie każdy kierownik lotów w pozycji „na sztywno" wysłuchał sporo gromkich słów na temat dyscypliny radiowej pilotów i tych kierujących z ziemi.

— Tylko jeden kierownik na lotnisku S. potrafi przestrzegać zasad łączności — powiedział z dwuznacznym uśmiechem — ani jednego zbędnego słowa nie było tam w czasie lotu i lądowania grupy.

Stojąc na baczność nie wierzyłem własnym uszom.

— Wszystkim trzeba brać przykład z tego zgrupowania. Tam tylko pierwsza para zameldowała i otrzymała zgodę na lądowanie, a potem dopiero ostatni dostał komendę na kołowanie po pasie. Tak powinno być wszędzie, uśmiechnął się powtórnie. Personalny, zapiszcie kapitana do nagrody — zakończył generał.

Po defiladzie przywiozłem do domu solidnych rozmiarów skórzaną walizkę — nagrodę. Służyła mi ona przez długie lata i zawsze przypominała, jak to było wtedy z łącznością o której wiedzieliśmy obaj.

DOKOŃCZENIE ZE STR. 16

stanowiącą równocześnie potwierdzenie miejsca lądowania. Jak piszę obok, tylko jeden zawodnik — Węgier Ferenc Hlacs — zaliczył przelot o długości 8 km, startując ze stoku o wysokości ok. 200 m.

Lot zboczowy można określić jako konkurencję na wytrzymałość, bowiem polegał na jak największej liczbie przelotów nad zboczem, pomiędzy ustalonymi punktami nawrotnymi odległymi o ok. 5 km. Baza lotu zboczowego znajdowała się na północno-zachodnim stoku Nagyegéd. Podczas zawodów dwóch Węgrów: Pal Rez i Atilla Czuder uzyskało trzykrotne przeloty tej trasy.

Tradycyjna i ujęta regulaminem FAI konkurencja celności lądowania została potraktowana marginesowo. Konkursy celności miały charakter zabawy, a zawodnicy, którzy dotknęli celu (był nim duży zbiornik plastykowy), byli nagradzani 1/2 litrem wina lub dużym piwem. Dla wyjaśnienia dodajmy, że konkurs ten odbywał się zawsze po zakończeniu właściwych lotów, a więc nawet niezwłoczne podjęcie nagrody nie naruszało zasad porządku i bezpieczeństwa.

Organizacja startów odbiegała od przyjętej dotąd praktyki. Numery startowe miały znaczenie jedynie ewidencyjne i nie określały kolejności startów. Liczba startów nie była ograniczona, w związku z czym widoczne były różnice w taktyce: większość pilotów starała się mieć jak najwięcej startów. Tylko najbardziej doświadczeni (z reguły Węgrzy) woleli startować „raz a dobrze", nie tracąc czasu na kilkakrotny transport lotni. Transport ten był zresztą doskonale zorganizowany, co było znacznie ułatwione dzięki drodze na szczyt. Dwie ciężarówki zaopatrzone w proste kozły do mocowania lotni wystarczały do obsługi wszystkich startujących. Zawodnik po całkowitym zmontowaniu lotni miał pobrać z tablicy numerek startowy i zgodnie z nim ustawić się w kolejce do startu. Jeśli w chwili dojścia do pozycji startowej warunki mu nie odpowiadały, mógł odłożyć start o 5 lub 10 min., przechodząc do pozycji rezerwowej. W praktyce system ten okazał się zbyt skomplikowany i nie był stosowany. Zawodnicy, gotowi do lotu, ustawiali się w pobliżu miejsca startu, a w razie wątpliwości co do kolejności była ona ustalana przez kierownika startów.

Tablica startowa zawierała aktualne dane co do wysokości stref oraz obowiązujący maksymalny czas lotu nad zboczem, w rejonie miejsca startu. Rejon ten, o długości ok. 500 m, traktowano jako strefę wznoszenia się przed wejściem nad dalsze części zbocza lub do jednego z korytarzy — w przypadku warunków umożliwiających lot termiczny. Maksymalny czas lotu określano na 20 lub 30 min dodając najczęściej, że po jego upływie można przedłużać lot do chwili wystawienia numeru danego zawodnika na starcie. Widząc wystawiony swój numer startowy zawodnik musiał bezwarunkowo opuścić strefę w rejonie startu. Ukazaniu się każdego numeru towarzyszył sygnał dźwiękowy. Odrębnym znakiem był bezwarunkowy nakaz lądowania dla wszystkich (litera V), wystawiany na starcie i lądowisku. W razie potrzeby używano do sygnalizacji rakiety. Podczas zawodów był i przypadek ogólnego nakazu lądowania spowodowanego zbliżaniem się burzy.

Najważniejsze z zasad ruchu obowiązujących w regulaminie streszczają się następująco:

— Obowiązuje zasada pierwszeństwa z prawej. Jej zastosowanie w różnych sytuacjach pokazano na rys. 1. W przypadkach 1—4 pierwszeństwo ma lotnia biała, a lotnia ciemna (zakreskowana) winna wykonać manewr. W przypadkach 5—7 manewr wykonuje lotnia biała ustępująca pierwszeństwa. Przypadek 8 dotyczy wyprzedzania; z zasady pierwszeństwa z prawej wynika, że wyprzedzanie powinno następować prawą stroną.

— Minimalna odległość pomiędzy lotniami wynosi 50 m, w każdym kierunku. Za utrzymanie bezpiecznej odległości odpowiada pilot znajdujący się z tyłu lub powyżej, a więc ten, który ma lepszą widoczność.

— Podczas lotu nad zboczem obowiązują minimalne odległości podane na rys. 2. Pierwszeństwo ma wówczas lotnia lecąca bliżej zbocza, czyli mająca zbocze po swej prawej stronie. Zabronione jest wyprzedzanie lotni lecącej przy zboczu oraz wymuszanie pierwszeństwa przez skracanie nawrotu (rys. 3.1, 3.2). Nie wolno rozpoczynać „pętli" (rys. 3.3), gdy wykonują ją inne lotnie (poz. 2 i 3). Zmusiłoby to lotnię (poz. 2) do wyjścia na zewnątrz „pętli".

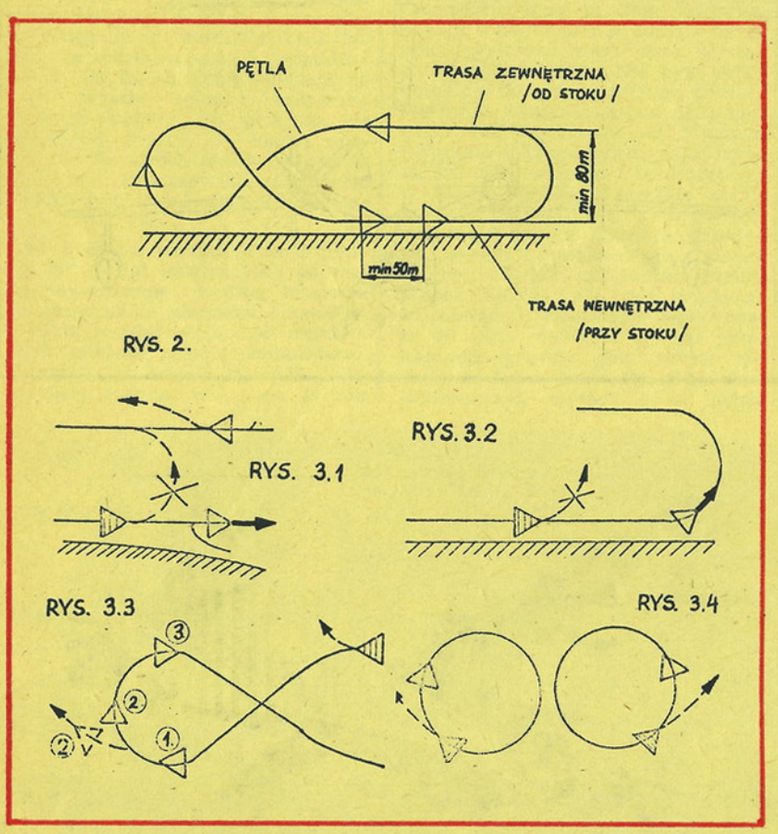
— Lotnie znajdujące się w powietrzu mają pierwszeństwo przed startującymi. Start nie moze zakłócać ruchu nad zboczem.

— Podczas lotu w kominie należy utrzymać kierunek krążenia pierwszego pilota, który się tam znalazł. Należy krążyć po kręgach w przybliżeniu współśrodkowych, zachowując różnicę wysokości min. 50 m. Opuszczenie komina oraz wyprzedzanie może nastąpić jedynie na zewnątrz kręgu (rys. 3.4). W locie nie wolno przekroczyć nakazanej wysokości strefy, a niezależnie od tego należy opuścić komin co najmniej 300 m poniżej podstawy chmury.

Jak z tego widać, o ile regulaminy rozgrywania konkurencji są dla lotniarstwa w większości nowością, to zasady ruchu stanowią uproszczoną wersję podstawowych przepisów lotniczych. Potrzeba wprowadzenia zasad ruchu dla lotni wynika z postępu w tej dziedzinie, a przede wszystkim ze znacznego zwiększenia długotrwałości lotów. Tym samym niezbędne jest uwzględnienie możliwości znajdowania się wielu lotni nad danym zboczem z równoczesnym zabezpieczeniem przed ewentualną kolizją.

Uważam, że należy dążyć do jak najrychlejszej unifikacji przepisów ruchu lotni, przynajmniej w kilku sąsiadujących krajach, mających najczęstsze w tej dziedzinie kontakty sportowe.

JACEK M. KIBIŃSKI



UDANY LOT "POLONEZA"

Jak już informowaliśmy, skonstruowany przez Jarosława Janowskiego z Łodzi samolot zwany J-1 „Prząśniczka" został wpisany do rejestru statków powietrznych PRL z numerem SP-0002 i jest użytkowany przez konstruktora nie tylko nad łódzkim lotniskiem aeroklubowym. Ostatnio J. Janowski ze swoim samolocikiem został zaproszony na uroczystości 50-lecia Aeroklubu Śląskiego w Katowicach, gdzie uczestniczył w pokazach.

„Prząśniczka" pokonała odległość z Łodzi do Katowic wynoszącą 180 km w ciągu 1 godziny i 45 minut, zużywając... 9 litrów benzyny.

Warto dodać, że inny egzemplarz tego samolociku lata z powodzeniem w ZSRR, a drugi (właściwie trzeci) w W. Brytanii.

Natomiast w Polsce, w Szczecinku, odbył ostatnio próbny lot samolot jednomiejscowy J-2 „Polonez", który jest rozwiniętą, choć konstrukcyjnie prostszą, wersją „Prząśniczki". Zbudował go technik pracujący w tamtejszym Przedsiębiorstwie Urządzania Lasu Józef Leniec, zapalony modelarz lotniczy, który w swoim czasie pracował przy budowie szybowców w wytwórni wrocławskiej.

„Polonez" także został skonstruowany przez Janowskiego, a model tego samolotu poddany był próbom w tunelu aerodynamicznym Politechniki Warszawskiej, a jeden ze studentów Wydziału Mechanicznego, Energetyki i Lotnictwa wykonał na tej podstawie pracę przejściową.

J-2 „Polonez" jest średniopłatowcem (przypomnijmy, że „Prząśniczka" jest górnopłatowcem) o rozpiętości skrzydeł wynoszącej 7 m i długości — 4,80 m (a więc podstawowe wymiary „Poloneza" są mniejsze od samolotu J-1).

„Polonez" wyposażony jest, podobnie jak szybowce, w jedno koło pod kadłubem, co pozwoliło zmniejszyć masę całego samolotu o ok. 40 kg. Jest on napędzany silnikiem (o pojemności 600 cm^3) od samochodu osobowego „Trabant". Przystosował go Jarosław Janowski. Adaptacja w zasadzie nie zmieniła zasadniczych elementów silnika. Zamiast koła zamachowego jest tu piasta śmigła, przybyło jedno łożysko i iskrownik.

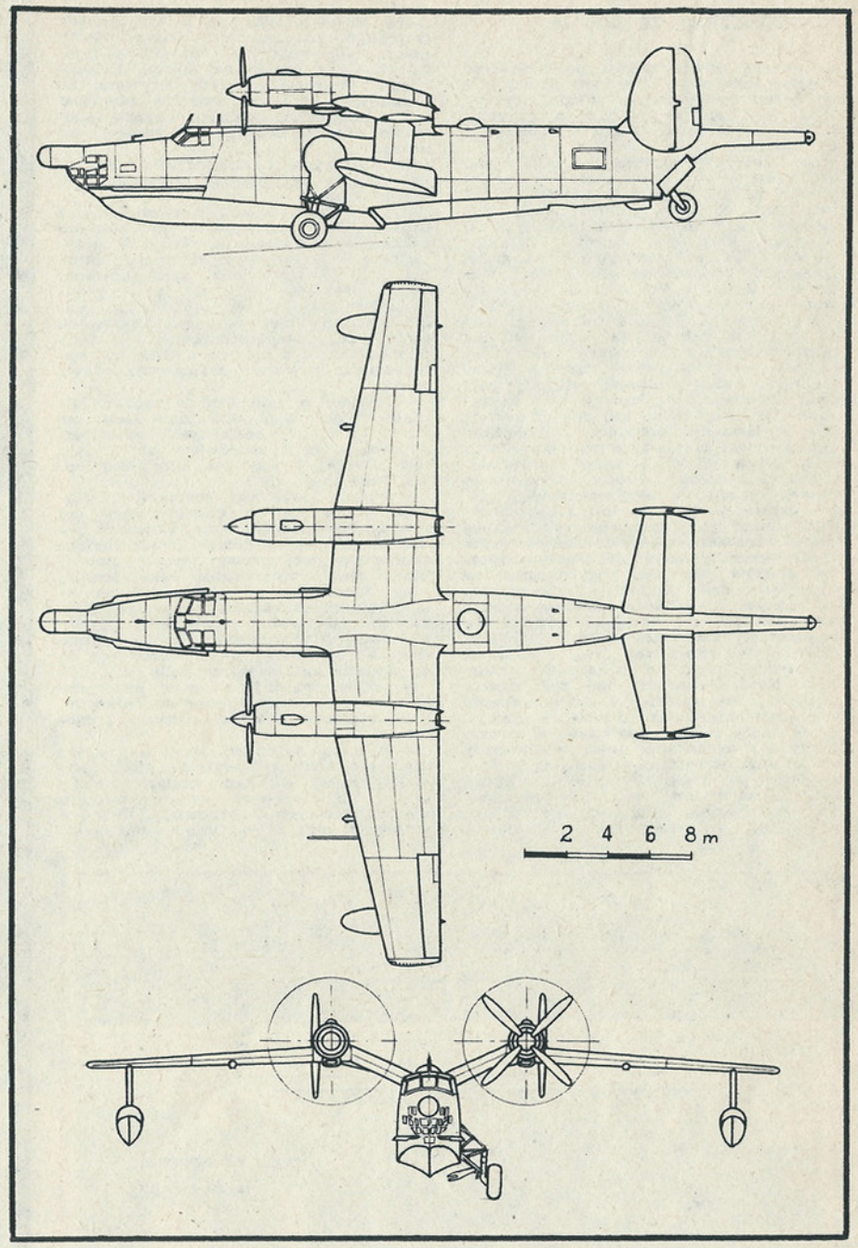
Usterzenie poziome typu „T", płytowe, doskonale zdało egzamin. Podobnie jak w „Prząśniczce", J. Janowski zastosował śmigło w układzie pchającym. Bardzo prosta jest konstrukcja skrzydła, które ma tylko 7 żeber.

Pierwsze starty, które odbyły się w dniu Święta Lotnictwa, czyli 22 sierpnia 1977 r., wykazały, że J-2 „Polonez" jest konstrukcją ze wszech miar udaną, pilotuje się bardzo przyjemnie, rozwija prędkość do 160 km/h, a prędkość minimalna wynosi 60 km/h.

Tekst: JÓZEF POTĘGA ● Zdjęcia: JAROSŁAW JANOWSKI

SAMOLOTY KRAJU RAD

WODNOSAMOLOTY „MEWA" KONSTRUKCJI BIERIEWA



Po II wojnie światowej w ZSRR zaczęto znów rozwijać morskie lotnictwo rozpoznawcze. W 1945 r. pod kierunkiem G. Bierieiwa zaprojektowano łódź latającą z dwoma silnikami tłokowymi ASz-73. Samolot różnił się od przedwojennych seryjnych łodzi latających umieszczeniem silników na skrzydłach, załamanych w kształcie litery „M" (większość przedwojennych wodnosamolotów miała silniki umieszczone wysoko nad kadłubem). Otrzymał on oznaczenie Be-6, był produkowany seryjnie i przez wiele lat służył w lotnictwie morskim pod nazwą „Mewa".

Po wejściu do produkcji seryjnej bardziej ekonomicznych silników turbośmigłowych Iwczenki o mocy 4 000 KM, w zespole Bierieiwa zaprojektowano w latach 1959—60 nowy samolot, kształtem podobny do Be-6. Oznaczony został Be-12 „Mewa". Wszechstronne próby wykazały doskonałe właściwości samolotu, który został skierowany do produkcji seryjnej i następnie przyjęty na wyposażenie jednostek lotnictwa morskiego ZSRR.

Dzięki odpowiedniemu ukształtowaniu dolnej części kadłuba z listwami odbojowymi na przodzie, samolot może startować i wodować nawet przy stosunkowo dużej fali. Ponadto samolot posiada składane podwozie, które może być użyte na lotnisku lądowym. W 1961 r. prototyp Be-12 (wtedy bez opublikowania nazwy) brał udział w pokazach z okazji Święta Lotnictwa w Tuszyno pod Moskwą. W 1964 r. Be-12 stał się znany w świecie po ustanowieniu całej serii rekordów światowych w klasie amfibii z napędem turbośmigłowym. W dniach 23—27 października 1964 r. Załoga dowodzona przez M. Michaiłowa osiągnęła wysokość 12 185 m bez ładunku, zaś z ładunkiem 1 000 i 2 000 kg — 11 366 m; z ładunkiem 5 000 kg — 10 685 m i z ładunkiem 10 000 kg — 9 352 m. Ponadto ustanowiono także rekord wynoszenia max. ładunku na wysokość 2 000 m — 10 100 kg. W 1968 r. ustanowiono kolejne rekordy tym razem prędkościowe. Pilot Suszko ze swoją załogą osiągnął następujące wyniki: prędkość — 552, 275 km/h na trasie zamkniętej 500 km; 544, 693 km/h na trasie 1 000 km i odległość na trasie zamkniętej — 1 035,2 km. Pilot Nikitin z załogą ustanowił podobne rekordy w klasie wodnosamolotów z napędem turbośmigłowym: 565,347 km/h na trasie 500 km; 551,871 km/h na trasie 1 000 km i odległość — 1 072,7 km na trasie zamkniętej. W następnych latach niektóre z tych rekordów zostały pobite.

Zepół Bierieiwa opracował też jedną z pierwszych w świecie odrzutowych łodzi latających. Wodnosamolot R-1 (również z płatem „M") został oblatany w 1949 r. i z silnikami turboodrzutowymi WK-1 rozwinął prędkość nad wodą — 760 km/h, a na wysokości 7 000 m — 800 km/h. Miał pułap — 11 500 m i zasięg do 2 000 km.

Samolot Be-6 był przeznaczony do morskich lotów patrolowych w obszarze wód przybrzeżnych, poszukiwania i zwalczania okrętów podwodnych, utawiania zapór minowych, operacji desantowych i ich zaopatrywania w każdych warunkach meteorologicznych.

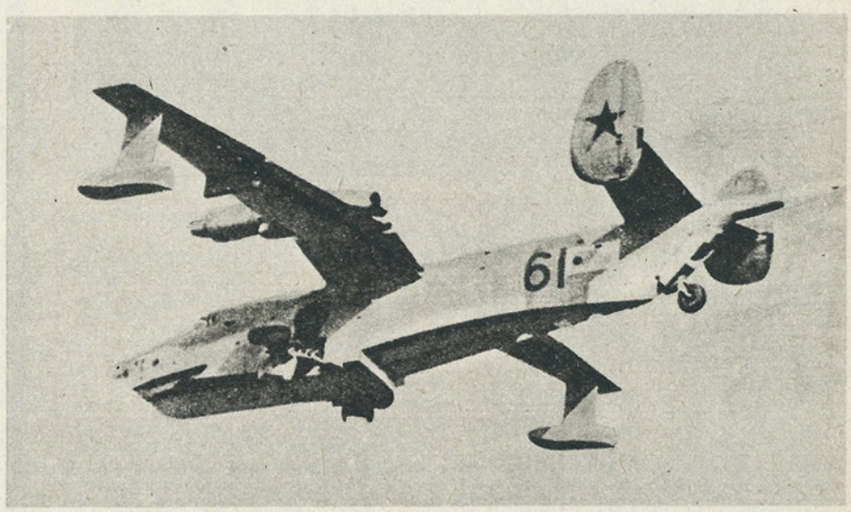
Konstrukcja samolotu Be-6 metalowa z płóciennym pokryciem sterów i lotek. Część podwodna kadłuba dwuredanowa. Redan tylny zaostrzony ze sterem wodnym. Kadłub składał się z 44 wręg, z których 7 to grodzie dzielące kadłub na 8 komór wodoszczelnych.

Płat dwudźwigarowy z skosem przedniej krawędzi 10°. W płacie — 22 zbiorniki paliwowe zapewniające duży zasięg.

Dwa silniki tłokowe ASz-73 po 2 400 KM każdy.

Uzbrojenie: 5 działek kalibru 23 mm i do 3 ton ładunku bombowego.

WITOLD SZEWCZYK



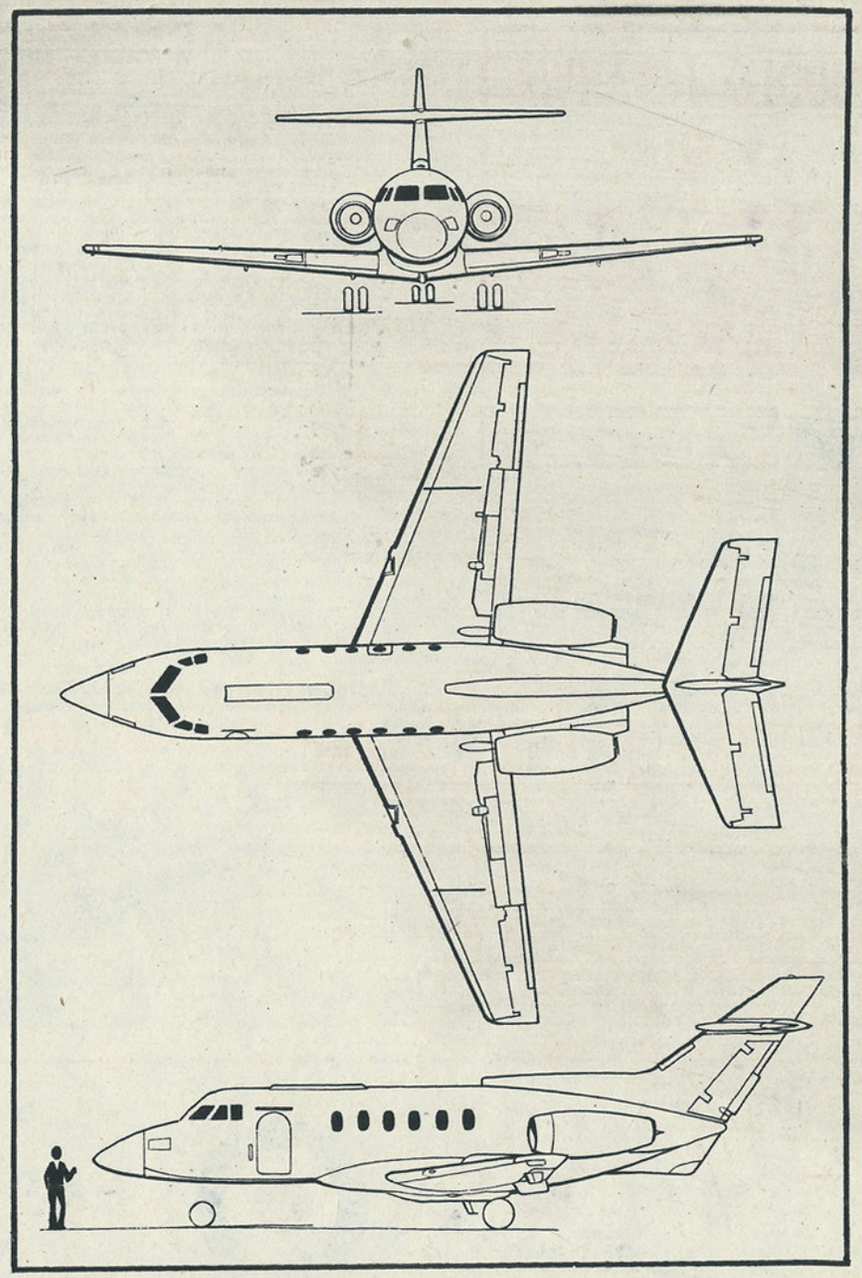
DANE TECHNICZNE

Be-6

Wymiary: Powierzchnia nośna — 120 m².
Masy: Masa własna — 18 800 kg, masa całkowita max. — do 25 000 kg.
Osiągi: Prędkość max. — nad wodą — 377 km/h, prędkość max. na wysokości 2 500 m — powyżej 400 km/h.
Na rysunku i zdjęciu: wodnosamolot — amfibia Be-12 „Mewa".

KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE

SAMOLOT KOMUNIKACYJNY HAWKER-SIDDELEY HS-125/700



Wielozadaniowy samolot małej komunikacji De Havilland DH-125 (obecnie oznaczany HS-125, gdyż jego produkcję i rozwój przejęła wytwórnia Hawker Siddeley) powstał w 1962 r. Był to jeden z pierwszych samolotów zbudowanych w tzw. układzie „mini-Caravelle". Nowy samolot zdobył wkrótce dużą popularność, zwłaszcza jako samolot dyspozycyjny (służbowy). Do chwili obecnej zbudowano ponad 350 samolotów w różnych wersjach, z czego ok. 190 sprzedano do USA, gdzie jak wiadomo nie brak przecież własnych konstrukcji tej klasy. Najnowsza wersja samolotu HS-125 nosi oznaczenie 700. Od poprzedniej wersji 600 („SP" nr 52—53/1972) nowa wersja różni się głównie zastosowaniem innych silników dwuprzepływowych typu Garrett — AiResearch TFE-731 produkcji amerykańskiej, zamiast silników „Viper-601. Nowoczesne silniki o mniejszym zużyciu paliwa wpłynęły na zwiększenie zasięgu samolotu aż o 50%, a jednocześnie uzyskano zmniejszenie natężenia hałasu zgodnie z przepisami FAR 36. Dalsze zmiany polegają na dopracowaniu aerodynamicznym, dzięki czemu opór zmalał o 3%. Udoskonalono również i unowocześniono wyposażenie radionawigacyjne samolotu.

HS-125/700 jest 10 do 17-miejscowym dwusilnikowym wolnonośnym dolnopłatowcem konstrukcji całkowicie metalowej. Płatowiec nowej wersji w zasadzie niewiele różni się od poprzedniej.

Płat trapezowy o niewielkim (20° na 25% cięciwy) zbudowany jest jako jedna całość i leży pod kadłubem nie naruszając jego struktury. Profil — 14% u nasady przechodzi w 11% na końcach. Skręcenie geometryczne 2,5°. Wznios 2°. Konstrukcja 2-dźwigarowa typu „fail safe". Dolne i górne pokrycie każdej połówki płata wykonane jest z jednego tylko arkusza. Uszczelnione wnętrza tworzą integralne zbiorniki paliwa. Lotki sterowane ręcznie przy pomocy klapek odciążających. Dwuszczelinowe klapy wychylają się do 45° przy pomocy synchronizowanych siłowników śrubowych napędzanych hydraulicznie. Spoilery — hamulce aerodynamiczne przed klapami na górnej i dolnej powierzchni, również synchronizowane dla uniknięcia niesymetrycznych wychyleń. Krawędzie natarcia porowate, odladzane przez wpływ niewielkich ilości paliwa.

Kadłub konstrukcji półskorupowej „fail safe" z szerokim wykorzystaniem klejenia usztywnień do pokrycia, ma w części kabinowej kształt kołowego walca. Kabina ciśnieniowa mieści w wersji dyspozycyjnej 8 pasażerów (5 na fotelach i 3 na kanapie). Rozkładany stół, szatnia i toaleta uzupełniają wyposażenie. Z przodu i z tyłu bagażniki. Samolot może być również wyposażony w 15 foteli (bez toalety) lub w nosze (wersja sanitarna). Wejście przez drzwi-schody z lewej strony.

Usterzenie wolnonośne, klasyczne, skośne. Statecznik pionowy wystaje ponad wysoko położony, nieprzestawialny statecznik poziomy; uzupełniony jest ponadto płetwą grzbietową i trójkątną płetwą podkadłubową, która w wersji 700 ma poprawiony kształt. Stery wyposażone w klapki wyważające.

Podwozie trójzespołowe (każdy zespół dwukołowy), chowane hydraulicznie. Amortyzacja olejowo-powietrzna, hamulce tarczowe. wyposażone w automaty przeciwpoślizgowe Maxaret.

Silniki turboodrzutowe, dwuprzepływowe TFE-731-3-1H o ciągu startowym 16,5 kN (1 680 kg) każdy, zabudowane z obu stron tylnej części kadłuba. Integralne zbiorniki w skrzydłach mieszczą 4 670 litrów, a zbiorniki w kadłubie ponadto 700 litrów paliwa (razem 5 370 litrów).

(J.Ś.)

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 14,33 m, długość — 15,39 m, wysokość — 5,26 m, pow. nośna — 32,8 m², wydłużenie — 6,3, wymiary kabiny — 6,5 × 1,8 × 1,75 m, pojemność kabiny — 17,8 m³, pojemność bagażników — 1,1 m³.

Masy: Masa własna — 5 500 kg, masa eksploatacyjna — 6 100 kg, masa max. do startu — 11 340 kg, masa max. do lądowania — 9 980 kg, masa max. bez paliwa — 7 050 kg, ładunek max. — 1 070 kg, obciążenie pow. — 346 kg/m², obciążenie ciągu — 34,4 kg/N (3,37 kg/kG).

Osiągi: Prędkość przelotowa — 820 km/h. prędkość ekonomiczna — 740 km/h, zasięg max. — 4 300 km, długość startu przerwanego — wydłużonego (ISA, H=0 m) — 1 860 m.

GODŁO I BARWA W LOTNICTWIE POLSKIM

39

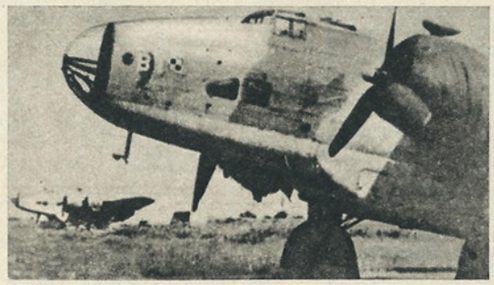
Tekst i rysunki:
TOMASZ J. KOWALSKI

ZNAKI PRZYNALEŻNOŚCI PAŃSTWOWEJ STOSOWANE W POLSKICH SIŁACH POWIETRZNYCH W W. BRYTANII (1940—1946)

Zgodnie z polsko-brytyjską umową z 11 czerwca 1940 r. dwie eskadry bombowe (z polskim personelem) miały otrzymać samoloty z brytyjskimi znakami rozpoznawczymi oraz z dodatkowym oznakowaniem na kadłubie biało-czerwoną szachownicą. Organizacyjnie obie polskie eskadry miały podlegać dowództwu lotnictwa brytyjskiego (RAF). Strona polska obarczona została wydatkami finansowymi związanymi z utworzonymi jednostkami. 2 miesiące później, po klęsce Francji, rząd brytyjski podpisał z rządem polskim nową umowę, w myśl której PSP stanowić miały niezależny rodzaj broni w ramach Polskich Sił Zbrojnych, przy zachowaniu podporządkowania organizacyjnego, szkoleniowego i zastosowania bojowego dowództwu RAF. Umowa ta (jak i poprzednia) przewidywała, że samoloty PSP będą miały brytyjskie znaki rozpoznawcze w miejscach przewidzianych regulaminem RAF oraz dodatkowo biało-czerwone szachownice o wymiarze mniejszym od znaków brytyjskich, malowane na kadłubie samolotu z obu jego stron. Piloci polscy służący w jednostkach RAF nie mieli prawa do malowania biało-czerwonej szachownicy na użytkowanych samolotach.

W chwili utworzenia jednostek PSP w W. Brytanii w 1940 r. samoloty RAF posiadały oznaczenia pokazane na barwnej planszy i oznaczone symbolami: A, A1, B oraz 1. Znaki te wprowadzone były do RAF w 1939 r. Znaki o symbolu A1 malowane były z obu stron kadłuba w wymiarach (Ż): od ok. 89 cm do 145 cm, przy czym stosunki średnic kolejnych barw Ż-N-B-C wynosiły 7:5:3:1. Znaki o symbolu A malowane były na dolnych powierzchniach płata i posiadały stosunki pól barwnych N-B-C = 5:3:1, a wymiary N od ok. 76 do 160 cm. Na dolnej powierzchni prawego skrzydła malowanej na kolor czarny znajdował się znak A1 o tych samych wymiarach co A. Na górnej powierzchni płata malowane były znaki typu B, dla których stosunki pól barwnych wynosiły N-C = 2,5:1, a wymiary zmieniały się od ok. 63,5 do 231 cm. Wielkość znaków A, A1 i B zależała od typu samolotu i była określona. Na stateczniku pionowym malowane były trójbarwne pionowe pasy 1, dla których stosunki pól barwnych C-B-N = 1:1:1, przy czym spotykane szerokości pojedynczego pasa wynosiły ok. 13 cm, 15 cm i 18 cm. Specyficzną ich odmianą były pasy malowane na całej powierzchni statecznika pionowego przy czym szerokości pasów niebieskiego i białego wynosiły ok. 20 cm, a pozostałą część statecznika zajmował pas czerwony. W kwietniu 1940 r. został wprowadzony znormalizowany układ barwnych pasów na stateczniku pionowym o wysokości X = 68,5 cm, stosunku pól barwnych C-B-N = 1:1:1, i szerokości pasa ok. 20 cm. Znak ten pokazany jest na rys. 2. W przypadku nocnych samolotów myśliwskich na kadłubie malowany był znak oznaczony symbolem B1, posiadający analogiczne wymiary jak A1 i stosunek średnic pól barwnych Ż-N-C, jak 3,5:2,5:1. 1 lipca 1942 r. dowództwo RAF wprowadziło znormalizowany układ znaków rozpoznawczych oznaczonych symbolem C i C1, przy czym znaki typu C1 malowane były na kadłubie, a C — na dolnej powierzchni płata. Znormalizowane wymiary znaków typu C i C1 zestawione są w tabl. 1. Obok standaryzacji znaków na kadłubie i dolnej powierzchni płata wprowadzona została kolejna standaryzacja znaków malowanych na stateczniku pionowym (rys. 3). Wymiary standardowych znaków zestawione zostały w tabl. 2.

Przód czterosilnikowego samolotu bombowego „Halifax" PSP z biało-czerwoną szachownicą na kadłubie.



W marcu 1945 r. na górnych powierzchniach skrzydeł wprowadzone zostało malowanie znaków typu C. Dodatkowe polskie szachownice nie miały ustalonego ściśle instrukcjami Inspektoratu Lotnictwa położenia na kadłubie samolotu i w zasadzie zależało to od układu przyjętego w danej eskadrze. Najczęściej malowano szachownice w miejscach pokazanych na rys. 4—10. Nie było też wytycznych dotyczących wymiarów oraz proporcji grubości obwódki szachownicy, która ulegała zmianom w zakresie przedstawionym na rysunku. W 1942 r. pojawiło się uzupełnienie szachownicy angielskim napisem „Poland" (malowanym poniżej szachownicy w kolorze białym lub czerwonym). Szerokość napisu nie przekraczała wymiarów szachownicy, a wysokość liter była dowolna. Na zakończenie warto podkreślić, że jako pierwsze wprowadziły szachownice dywizjony: 300, 301 i 302. Natomiast w dywizjonie 303 w okresie „Bitwy o Anglię" szachownic nie malowano. Pojawiły się one dopiero na samolotach „Spitfire" Mk.IIa i VB.

*) Żółty krąg tylko dla typu C1.
**) Kolory wspólne dla C i C1.

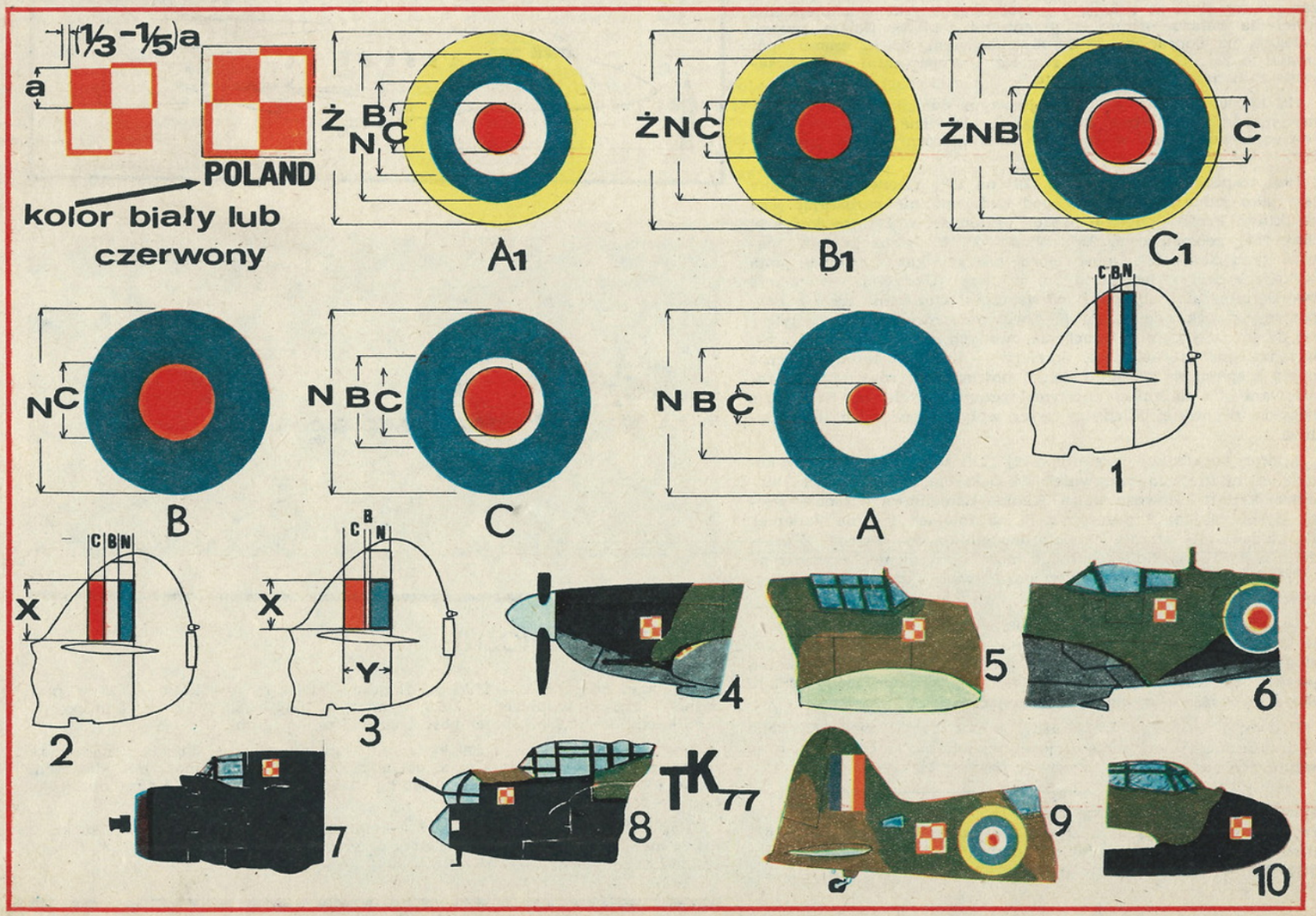
Tablica 1

* żółty krąg tylko dla typu C1; ** kolory wspólne dla C i C1.

Znak	Ż * cm	N ** cm	B ** cm	C ** cm	Uwagi
Mały	46	41	20	15	małe samoloty jednosilnikowe
Średni	91	81	41	30,5	wszystkie samoloty myśliwskie i dwusilnikowe
Duży	137	122	61	46	samoloty czterosilnikowe

Tablica 2

Znak	X x Y cm	N cm	B cm	C cm	Uwagi
Mały	61 x 46	20	5	20	samoloty jednosilnikowe (z wyjątkiem myśliwskich)
Średni	61 x 61	28	5	28	samoloty dwusilnikowe i wszystkie myśliwskie
Duży	61 x 91	43	5	43	samoloty 4-silnikowe



listy

DATY POWSTANIA AEROKLUBÓW

Od przewodniczącego Warszawskiego Klubu Seniorów Lotnictwa, Jerzego Osińskiego, sprawującego w latach 1928—1930 funkcje prezesa Związku Aeroklubów Akademickich, otrzymaliśmy pismo następującej treści.

(red.)

Drogi Redaktorze,

W związku z już odbytymi i projektowanymi obchodami jubileuszowymi, chciałbym przypomnieć daty powstania pierwszych aeroklubów w naszym kraju. Można je znaleźć m. in. w oficjalnym wydawnictwie Aeroklubu RP z 1933 roku „5 lat lotnictwa sportowego w Polsce".

W pierwszym okresie rozwoju lotnictwa sportowego istniało w Polsce 10 aeroklubów regionalnych. Były to:

1. **Aeroklub Warszawski**, wywodzący się z Aeroklubu Akademickiego w Warszawie, powstałego **19 października 1927 r.**
2. **Aeroklub Krakowski** — z Aeroklubu Akademickiego w Krakowie, powstałego **20 stycznia 1928 r.**
3. **Aeroklub Lwowski** — z Aeroklubu Akademickiego we Lwowie, powstałego **27 lutego 1928 r.**
4. **Aeroklub Poznański**, powstały 20 marca 1931 r. z połączenia Wielkopolskiego Klubu Lotników i Aeroklubu Akademickiego w Poznaniu, istniejących od roku 1928 (ścisłej daty brak).
5. **Aeroklub Wileński**, wywodzący się z Aeroklubu Akademickiego w Wilnie, powstałego **26 lutego 1929 r.**
6. **Lubelski Klub Lotniczy**, powstały **13 kwietnia 1929 r.**
7. **Aeroklub Śląski**, powstały 23 września 1931 r., a wywodzący się z Klubu Pilotów Województwa Śląskiego, założonego w r. 1927 i przekształconego w r. 1930 na Śląski Klub Lotniczy.
8. **Klub Lotniczy Podlaskiej Wytwórni Samolotów**, założony **16 kwietnia 1929 r.**
9. **Aeroklub Gdański**, wywodzący się z Aeroklubu Akademickiego w Gdańsku, powstałego **8 grudnia 1930 r.**
10. **Aeroklub Łódzki**, założony **20 lutego 1932 r.**

Jerzy Osiński

korespondencje

AEROKLUB KIELECKI

Zgodnie z ustaleniami kierownictwa V Okręgu Sportowego, w dniach od 2 do 7 września br. Aeroklub Kielecki przeprowadził VI Świętokrzyskie Samolotowe Zawody Rajdowo-Nawigacyjne, które były jednocześnie eliminacjami do II ligi samolotowej. Na zgłoszonych 10 załóg, w zawodach startowało tylko 7. Przeprowadzono 4 konkurencje, a mianowicie:

Lot nawigacyjny po trasie łamanej na regularność i rozpoznanie wyłożonych znaków. Pierwsze miejsce zajęła załoga Miara — Morawski z Aer. Częstochowskiego (1140 pkt.).

Lot nawigacyjny po trasie łamanej na regularność i rozpoznanie obiektów na podstawie zdjęć. Zwyciężyła załoga Otko — Zawadzki z Aer. Kieleckiego (1112 pkt.).

Lot nawigacyjny po trasie łamanej i łukach na regularność i rozpoznanie lotnicze. Najlepsza załoga: Otko — Zawadzki (1121,5 pkt).

Lot nawigacyjny po trasie według krzywki, na regularność i rozpoznanie lotnicze. Zwyciężyła załoga Komorniczak — Kulik z Aer. Kieleckiego (1088,6 pkt.).

W punktacji końcowej po 4 konkurencjach zwyciężyła załoga Jerzy Komorniczak — Zdzisław Kulik z Aer. Kieleckiego (4192,1 pkt.), przed załogą Ryszard Osowski — Eugeniusz Skalnik z Aer. Częstochowskiego (4009,9 pkt.) i załogą Tadeusz Otko — Zenon Zawadzki z Aer. Kieleckiego (4003,6 pkt.). Na podstawie regulaminu lig samolotowych, załogi te zakwalifikowały się do zawodów II ligi w roku 1978.

Roman Gajos

AEROKLUB OSTROWSKI

Kalisz w dniach 20 i 21 sierpnia br. był współgospodarzem święta „Trybuny Ludu". Tysiące mieszkańców województwa kaliskiego oraz wielu gości z innych rejonów kraju spędziło przyjemnie czas na festynie „Trybuny Ludu". W nurt bogatych form widowiskowo-propagandowych włączony został aktyw społeczny i zawodowy Aeroklubu Ostrowskiego. Nad zalewem w Gołuchowie (woj. kaliskie) atrakcją niewątpliwie były pokazy skoków spadochronowych i akrobacji na samolocie Zlin, których wykonawcami byli członkowie Aeroklubu Ostrowskiego.

Stało się już tradycją, że Aeroklub Ostrowski udziałem swym uświetnia nie tylko imprezy lokalne, ale również i takie, które mają zasięg i rangę imprez ogólnokrajowych.

M. B.

AEROKLUB ZIEMI ZAMOJSKIEJ

Dla miłośników mocnych wrażeń i podniebnych przygód Aeroklub Ziemi Zamojskiej dzięki pomocy Kuratorium Oświaty i Wychowania oraz komendy Hufca ZHP zorganizował i przeprowadził 2 obozy szkoleniowe szybowcowo-spadochronowe, w których wzięło udział 50 osób. Pierwszy obóz odbył się w dniach od 20 czerwca do 16 lipca, drugi od 18 lipca do 6 sierpnia. Na uroczystym otwarciu pierwszego obozu obecni byli przedstawiciele władz wojewódzkich oraz Technicznej Szkoły Wojsk Lotniczych. Uczestnicy obozów rekrutowali się w większości z członków naszego aeroklubu, ale byli nimi również członkowie innych aeroklubów, spędzający wakacje na terenie Zamojszczyzny. Atmosfera wśród młodzieży była bardzo dobra. Zrealizowano urozmaicony program rozrywek kulturalnych, m. in. kontakty z młodzieżą sąsiednich obozów przysposobienia obronnego i międzynarodowego obozu Ochotniczych Hufców Pracy.

W sumie — wylatano na szybowcach 300 godzin i wyszkolono do III klasy grupę młodzieży. Spełniono 3 warunki do zdobycia srebrnej odznaki szybowcowej. Wyszkolono również grupę pilotów samolotowych oraz skoczków spadochronowych. Na obu obozach wykonano łącznie 650 skoków. Przeszkolono także część szybowników w zakresie skoków ratowniczych ze statków powietrznych.

Aeroklub Ziemi Zamojskiej istnieje już drugi rok i po raz drugi organizujemy obozy wspólnie z Kuratorium i ZHP. Współpraca układa nam się doskonale.

Joanna Cataldo

AEROKLUB WROCŁAWSKI

W dniach od 2 do 4 września br. rozegrano VI Samolotowe Rajdowo-Nawigacyjne Mistrzostwa Dolnego Śląska. Były to równocześnie IX Okręgowe Zawody Samolotowe, stanowiące eliminację do zawodów II ligi. Korzystając z gościnności kierownictwa Aeroklubu Ziemi Lubuskiej, mistrzostwa przeprowadzono w zasadzie... na wyjeździe w Zielonej Górze. Przyjęto jako obowiązujący regulamin mistrzostw Polski.

W konkurencji A, rozegranej po łukach oraz wzdłuż odcinków prostych, najlepsza była załoga Jerzy Sabadasz — Zbigniew Radomski, która uzyskała 670 pkt. Dwie następne konkurencje rozegrano w rejonie Zielonej Góry. Konkurencję B — lot po zadanej trasie połączony z identyfikacją obiektów oraz odszukaniem znaków i próbą dokładnego lądowania wygrała załoga Waldemar Gross — Marian Mokwa, zdobywając 715 pkt. Najciekawsza była konkurencja C, stanowiąca lot według ustalonych kursów do napotkania poszukiwanego obiektu na podstawie zdjęcia. Konkurencja ta zakończyła się pogromem załóg, z których tylko dwie powiększyły swe konto punktowe. Najlepsi: Franciszek Ragankiewicz — Sławomir Twarkowski, uzyskali 77 pkt. Konkurencję D, wzdłuż odcinków łamanych na trasie Przylep — Mały Gądów, wygrała najmłodsza załoga: Zbigniew Chrząszcz — Bogdan Adamczuk, zdobywając 805 pkt.

W sumie — mistrzostwo Dolnego Śląska przypadło najbardziej doświadczonej załodze Waldemar Gross — Marian Mokwa (1947 pkt.). Na drugim miejscu znalazła się załoga Zbigniew Chrząszcz — Bogdan Adamczuk (1743 pkt.), na trzecim Jerzy Sabadasz — Zbigniew Radomski (1701 pkt.). Załogi startowały na samolotach PZL-101 „Gawron", PZL-104 „Wilga" oraz Zlin-42M, reprezentując Wrocław (7 załóg) i Zieloną Górę (1 załoga). Szkoda, że aeroklubu z Jeleniej Góry, Lubina i Opola nie wysłały swych zawodników na te ciekawe i bardzo udane mistrzostwa.

Stanisław Błasiak

AEROKLUB POZNAŃSKI

23 sierpnia br. została oddana do użytku pracownia modelarstwa lotniczego w dzielnicy Poznań-Grunwald, przy ul. Promienistej 12D. Władze Spółdzielni Mieszkaniowej oraz kierownictwo Aeroklubu Poznańskiego zorganizowały z tej okazji spotkanie działaczy społecznych i przedstawicieli samorządu mieszkańców, na którym omówiono formy i metody działania placówki w najbliższym okresie. Kierownictwo pracowni powierzono zasłużonemu nestorowi modelarstwa lotniczego instruktorowi Janowi Buremu.

26 sierpnia br. poznańscy skoczkowie sekcji spadochronowej wykonali skoki na stadion „Poznanii", na którym odbywały się I Europejskie Igrzyska Sportowe Niewidomych nazwane „Eurosport 77". Zjechali tu sportowcy pozbawieni całkowicie lub częściowo wzroku z 20 państw. Warto dodać, że idea tych igrzysk zrodziła się w Polsce, a dokładniej — w Poznaniu. Przelot samolotu z transparentem jak również skoki spadochronowe na stadion wraz z życzeniami i wiązankami kwiatów — były efektowną oprawą tej imprezy.

28 sierpnia, z okazji obchodów historyczno-folklorystycznej imprezy pod nazwą „Gniezno rodu Piastów", dla licznie zgromadzonej publiczności pokaz akrobacji na Zlinie-526 AFS dał członek naszego aeroklubu pil. Jerzy Lisiecki, zaś członkowie sekcji spadochronowej Janusz Łużny, Andrzej Boruk i Maciej Antkowiak wykonali skoki w rejonie ogródka rekreacyjnego w Gnieźnie.

W dniach 27—28 sierpnia trwały spotkania poznaniaków z „Trybuną Ludu". Nie zabrakło w imprezie również pokazów lotniczych. Centralnym ich punktem była Cytadela Poznańska — pomnik braterstwa broni i przyjaźni polsko-radzieckiej. Bardzo dobrze zaprezentowali się tu: modelarze Aeroklubu Poznańskiego pod kierunkiem instruktora Piotra Zawady, pilot-akrobata Jerzy Lisiecki na Zlinie-526AFS oraz spadochroniarze. Odbył się również start balonu, w koszu którego miejsca zajęli członkowie sekcji balonowej Stefan Makne i Hieronim Kosmowski oraz przedstawiciele prasy i telewizji. 27 sierpnia Rozgłośnia Poznańska Polskiego Radia nagrywała reportaż z życia i działalności Aeroklubu Poznańskiego w ramach cyklu pod nazwą „Wędrówki po Poznaniu".

*

Po raz drugi piloci i skoczkowie Aeroklubu Poznańskiego brali udział 3 i 4 września w pokazach lotniczych w Grodzisku Wlkp., z okazji „Święta Piwobrania". Pomysłowo zorganizowana impreza regionalna była świetną reklamą dla sportu lotniczego i okazją do zademonstrowania wyszkolenia członków sekcji samolotowej i spadochronowej. Akrobację na samolocie Zlin-526 AFS wykonał pilot Waldemar Górniak, zaś skoki na stadion w Grodzisku — Adam Łużny, Mariola Dera i Andrzej Boruk. Krótką informację o działalności aeroklubu w zakresie szkolenia i wychowania, o wykonywanych figurach akrobacyjnych i skokach — przekazał przez mikrofon publiczności instruktor Janusz Łużny.

Mgr Marian Gutowski

WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI POLECAJĄ KSIĄŻKI:

	Cena zł
● Elsztein P.: **Budowa i pilotaż latawców**	50.—
● Kayton M., Fried W. R.: **Elektroniczne układy nawigacji lotniczej**	135.—
● Łącki A.: **Metodyka szkolenia samolotowego**	25.—
● Malinowski T.: **Spadochrony**	70.—
● Mozdyniewicz W.: **Loty falowe**	25.—
● Pazio A., Winczo J.: **Metodyka szkolenia szybowcowego**	25.—
● Spunda B.: **Projektowanie i budowa modeli śmigłowców**	110.—
● Szczeciński S.: **Dwuwirnikowe i dwuprzepływowe lotnicze silniki turbinowe. Konstrukcja i eksploatacja**	30.—
● **Szkolenie i wyczyn w spadochroniarstwie**	45.—
● Śliwak T.: **Podstawowe wiadomości z medycyny lotniczej**	10.—

Zamówienia na te tytuły prosimy przesyłać na kartach pocztowych pod adresem: **Wydawnictwa Komunikacji i Łączności — Dział Handlowy, ul. Kazimierzowska 52, 02-546 Warszawa.**

ZARZĄD RUCHU LOTNICZEGO I ŁOTNISK KOMUNIKACYJNYCH ZATRUDNI

W odpowiedzi na listy czytelników, którzy zapytują o możliwości zatrudnienia w charakterze kontrolerów ruchu lotniczego — informujemy, że Zarząd Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych zatrudni kandydatów na kontrolerów ruchu lotniczego w portach lotniczych Warszawa, Gdańsk, Poznań, Kraków i Rzeszów.

Wymagania, jakim powinien odpowiadać kandydat: wiek od 20 do 26 lat, ukończenie szkoły średniej, dobry stan zdrowia, odbycie służby wojskowej lub trwałe zwolnienie z obowiązku jej odbycia, zameldowanie w jednym z w.w. miast lub w jego pobliżu. Pierwszeństwo przyjęcia mają kandydaci lub kandydatki ze znajomością języka angielskiego.

Wynagrodzenie miesięczne: w okresie szkolenia i praktyki (około 2 lat) od 2300 do do 2500 zł plus premia uznaniowa, po uzyskaniu licencji kontrolera ruchu lotniczego od około 4000 zł (początkowo) do ponad 7000 zł (w miarę wysługi lat i podnoszenia kwalifikacji).

Bliższych informacji udzielają: Wydział Szkolenia Zarządu Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych, Warszawa Al. Żwirki i Wigury 1A, pokój 41, telefon 46 40 31 do 37, wew. 125, oraz naczelnicy portów lotniczych:

Gdańsk — telefon 41 52 51,
Kraków — telefon 133 27,
Poznań — telefon 435 49,
Rzeszów — telefon 320 81-3.

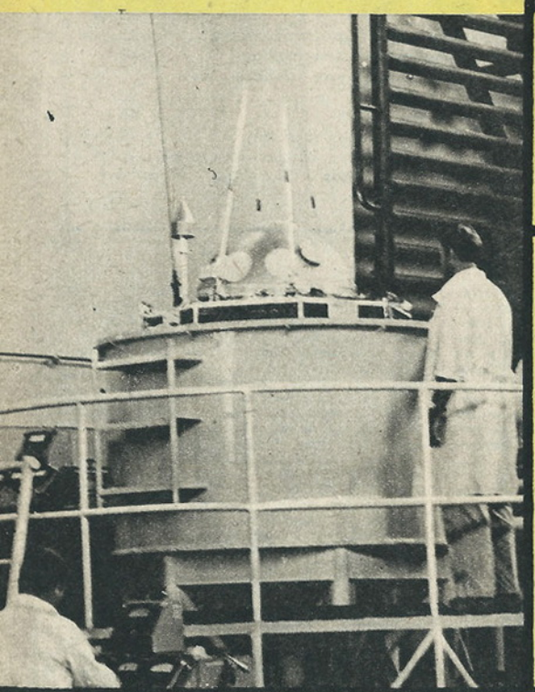
WARUNKI PRENUMERATY: prenumeratę na kraj przyjmują Oddziały RSW „Prasa — Książka — Ruch" oraz urzędy pocztowe i doręczyciele, w terminach: do 25 listopada — na I kwartał, I półrocze roku następnego i cały rok następny; do dnia 10 miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty — odpowiednio na II kwartał, II półrocze i III kwartał. Cena prenumeraty rocznej — 260 zł, półrocznej 130 zł, kwartalnej 65 zł. Instytucje, organizacje i wszelkiego rodzaju zakłady pracy zamawiają prenumeratę w miejscowych Oddziałach RSW „Prasa — Książka — Ruch", w miejscowościach zaś, w których nie ma Oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch" — w urzędach pocztowych. Czytelnicy indywidualni opłacają prenumeratę wyłącznie w urzędach pocztowych lub u doręczycieli. **Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę** przyjmuje Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw RSW „Prasa — Książka — Ruch", ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa, konto PKO nr 1531-71, w terminach podanych dla prenumeraty krajowej. Prenumerata ze zleceniem wysyłki za granicę jest droższa od prenumeraty krajowej o 50% dla zleceniodawców indywidualnych i o 100% dla zlecających instytucji, organizacji i zakładów pracy. **Sprzedaż egzemplarzy zdezaktualizowanych**, na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. **Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych listach i korespondencjach. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. DRUK: Wojskowe Zakłady Graficzne. Warszawa, ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku 1.X.1977. F-71 i F-84. Zam. 2182. INDEKS 37606.

OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń drobnych w tekście 10 zł za słowo, reklam i ogłoszeń handlowych 38 zł za 1 cm², ogłoszeń urzędowych — komunikatów 42 zł za 1 cm²; za ogłoszenia i reklamy wielobarwne dolicza się 100% dodatku; za ogłoszenia i reklamy przekraczające w wypadku ogłoszeń drobnych 50 słów, a w wypadku pozostałych ogłoszeń i reklam 1 kolumnę — może być doliczany dodatek w wysokości do 100% obliczany od nadwyżki. Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

RAKIETĄ PO ŚWIECIE

PRÓBY NAZIEMNE SATELITY

Sztuczny satelita programu badawczego krajów socjalistycznych „Interkosmos-3" podczas prób naziemnych w komorze.



SAMOLOT ROKU

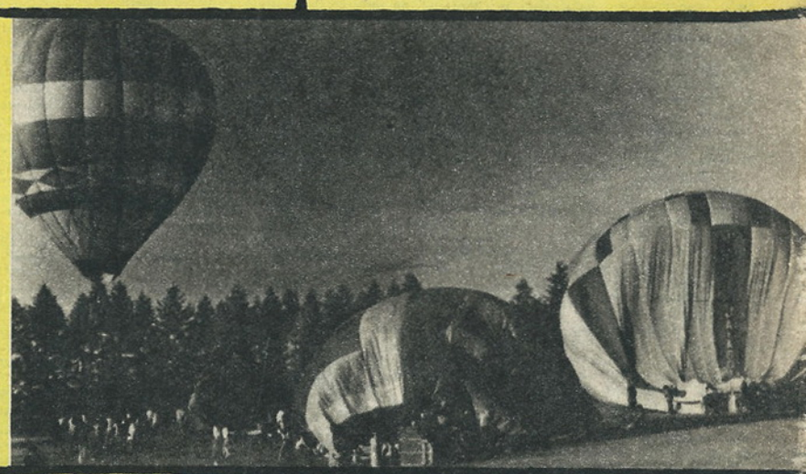
Dwusilnikowy samolot służbowy i dyspozycyjny Piper PA-34 „Seneca-II" uzyskał tytuł „Samolotu roku" 1976 w konkursie amerykańskiego czasopisma lotniczego „Plane and Pilot". Konkurs ten jest rozgrywany corocznie od 1969 r. Są oceniane: bezpieczeństwo, estetyka, osiągi, cena i popyt. Samolot 6/7-miejscowy z 2 silnikami tłokowymi o mocy 149 kW (200 KM) każdy. Prędkość max. — 367 km/h na wysokości 4 265 m, prędkość przelotowa — 333 km/h na 6 705 m, prędkość przeciągnięcia z klapami — 111 km/h, wznoszenie max. — 408 m/min, pułap max. — 7 620 m, zasięg — 1 007 do 1 839 km, rozbieg — 274 m, dobieg max. — 421 m.

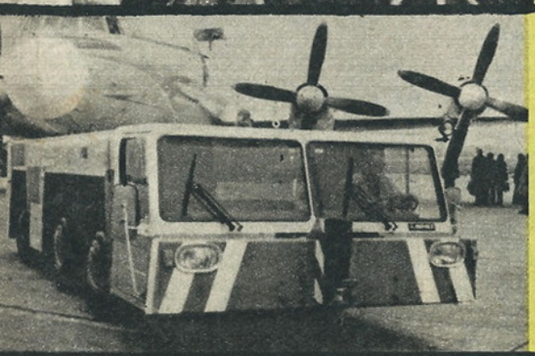
„WILGA" NA RAJDOWYCH TRASACH RFN

W największej rajdowej imprezie samolotowej RFN rozgrywanej na trasie ponad 2 300 km załoga z aeroklubu w Mühldorf startująca na polskiej „Wildze-35" zajęła w klasyfikacji końcowej 26 miejsce na 114 startujących.

BALONY W JAPONII

W 1973 r., zostało założone w Japonii towarzystwo miłośników balonów wolnych, będące obecnie jedynym tego rodzaju należącym do aeroklubu narodowego. Posiada ono 25 balonów na ogrzane powietrze (z tego 18 produkcji krajowej) i 2 balony gazowe. W 1976 r. rozegrano pierwsze zawody z udziałem 13 balonów i ustanowiono pierwszy rekord wysokości (ponad 5 000 m). Japońscy piloci balonowi wzięli dotąd udział w zawodach w USA (1975 r.) i w RFN (1976). Pierwszy w Japonii załogowy lot wj „montgolfierze" wykonał w 1969 r. N. Shimamoto.



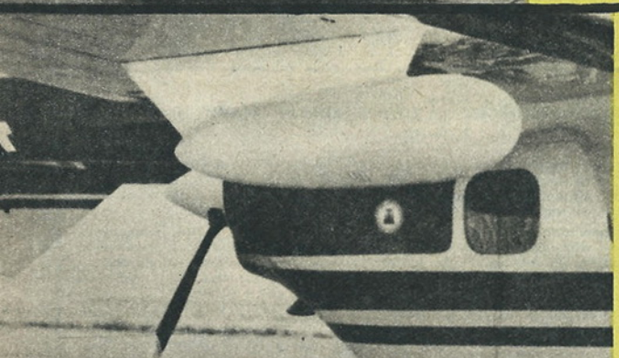


CIĄGNIK LOTNISKOWY

Zakłady Tatra z CSRS produkują we współpracy z RFN ciągniki lotniskowe Semex 29270. Mają one długość — 8,06 m, szerokość — 2,5 m i wysokość — 1,575 m (z podniesioną kabiną — 2,37 m). Masa całkowita — 29 000 kg, prędkość 32 km/h, prędkość holowania — 16 km/h. Nowy ciągnik przeszedł już pomyślnie próby w porcie lotniczym Pragi — Ruzyne.

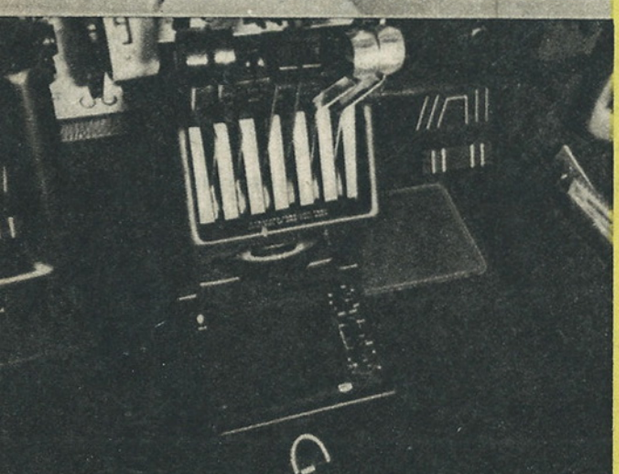
MIĘŚNIO-LOT

Nowy mięśniolot pokazany na tegorocznej wystawie lotnictwa sportowego DELA-77 w RFN.



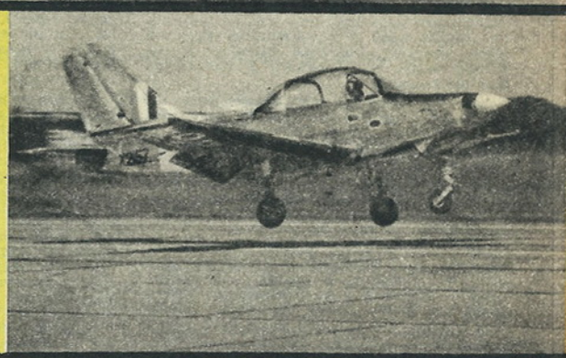
RADAR METEORO-LOGICZNY DLA MAŁYCH SAMOLOTÓW

Rozwój awioniki doprowadził już do pojawienia się radarów meteorologicznych przeznaczonych dla jednosilnikowych samolotów dyspozycyjnych i turystycznych. Przykładem może być radar RDR-160 (masa 6,5 kg, zasięg — ok. 270 km) umieszczony w pojemniku podskrzydłowym samolotu Cessna „Skymaster" oraz jego ekran w kabinie załogi.



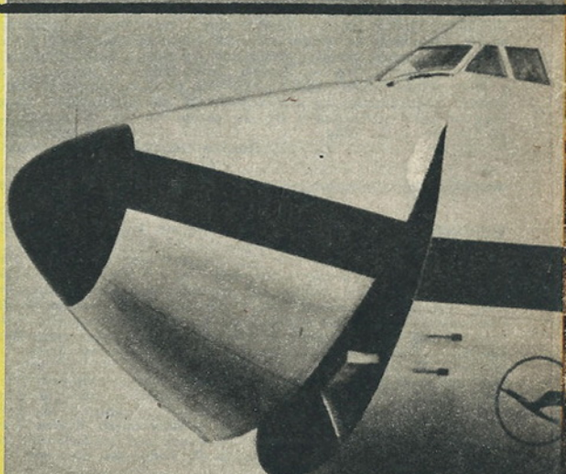
SAMOLOT SZKOLNY

Dwumiejscowy samolot szkolny HPT-32 został oblatany 6 stycznia br. w Bangalore. Jest on przewidziany do szkół lotnictwa wojskowego Indii.



UŚMIECH SAMOLOTU

Śmiejący się samolot? To odrzutowy samolot transportowy B-747F sfotografowany w chwili otwierania (lub zamykania) osłony przedniej komory ładunkowej.



Zdjęcia i rysunki: APN, „Letectvi + kosmonautika", „Air-Cosmos", „Flight", „Aerokurier", „Flug Revue".